ZEMĚPIS SVĚTA

Řídí

P. VIDAL DE LA BLACHE

a

L. GALLOIS

DÍL DRUHÝ

BELGIE, NIZOZEMÍ, LUCEMBURSKO

Napsal

A. DEMANGEON,

profesor university pařížské

1930

AVENTINUM | PRAHA

ZEMĚPIS SVĚTA

Vydávání řídí

P. VIDAL DE LA BLACHE A L. GALLOIS

Celá sbírka bude obsahovati těchto 15 dílů:

Díl I. *Britské ostrovy*, napsal profesor pařížské university Albert Demangeon.

Díl II. *Belgie, Lucemburk, Nizozemí*, napsal profesor pařížské university Albert Demangeon.

Díl III. *Země skandinavské* (Švédsko, Norsko, Dánsko). — *Severní polární končiny.* Napsal docent lyonské university Maurice Zimmermann.

Díl IV. *Střední Evropa* (Švýcary, Německo, Polsko, Rakousko, Maďarsko, Rumunsko ve dvou svazcích, Československo v jednom svazku), napsal profesor pařížské university Emmanuel de Martonne.

Díl V. *Rusko evropské i asijské.* — *Státy pobaltské.* Napsal profesor bordeauxské university Pierre Camena d'Almeida.

Díl VI. *Francie*, napsal profesor pařížské university L. Gallois.

Díl VII. *Jižní Evropa* (Španělsko, Portugalsko, Italie, Balkánský poloostrov), ve dvou svazcích, napsal profesor Collège de France Jean Brunhes.

Díl VIII. *Západní Asie*, napsal profesor grenobleské university Raoul Blanchard. — *Vysoká Asie*, napsal Fernand Grenard, zplnomocněný ministr.

Díl IX. *Monsunová Asie.* (Přední a Zadní Indie, Indonesie, Čína, Japonsko), ve dvou svazcích, napsal profesor montpellierské university Jules Sion.

Díl X. *Oceánie*, napsal profesor Lycée Condorcet Paul Privat-Deschanel. — *Jižní polární končiny*, napsal docent lyonské university Maurice Zimmermann.

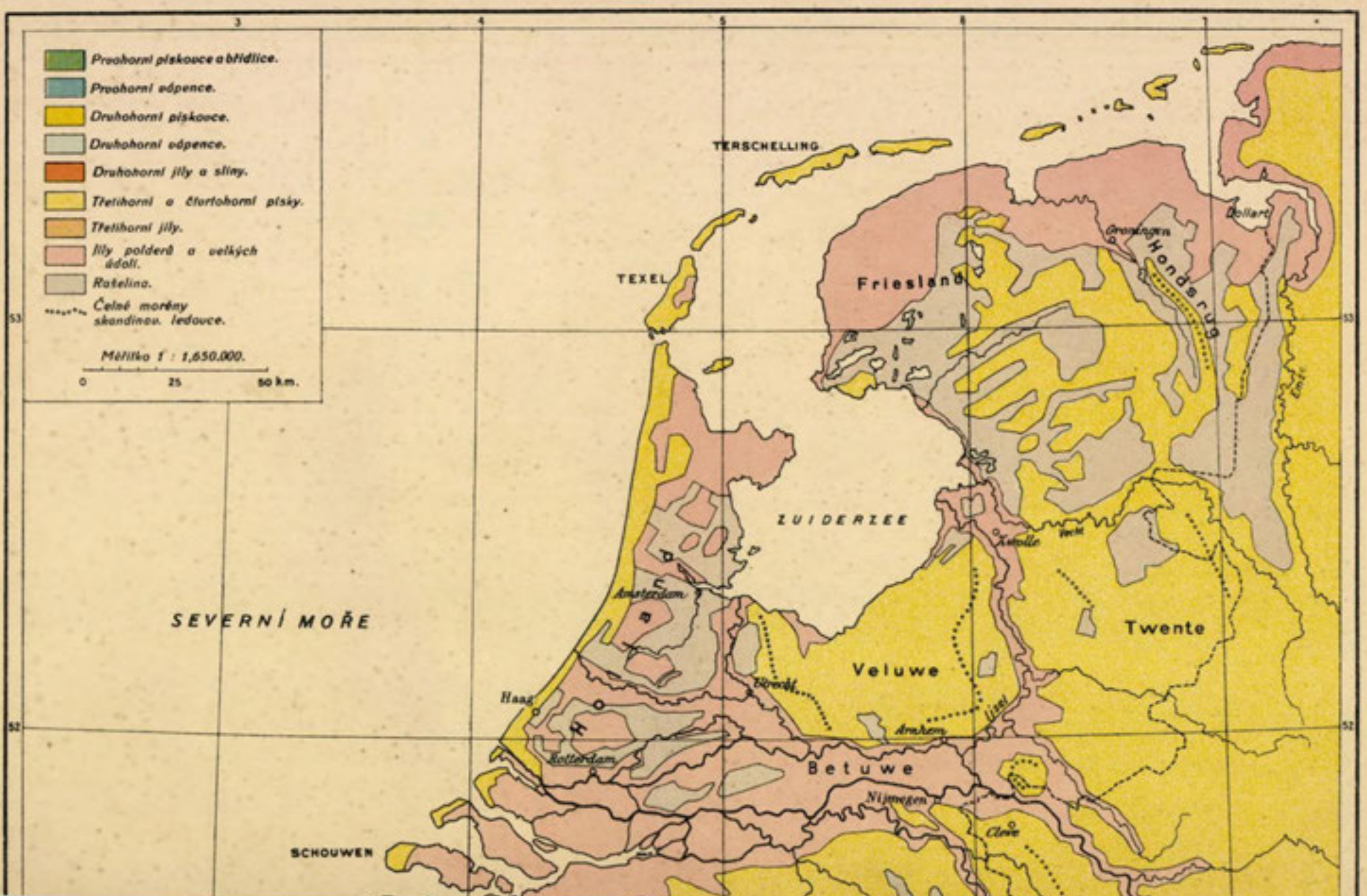
Díl XI. *Severní a západní Afrika*, ve dvou svazcích, napsal profesor pařížské university Augustin Bernard.

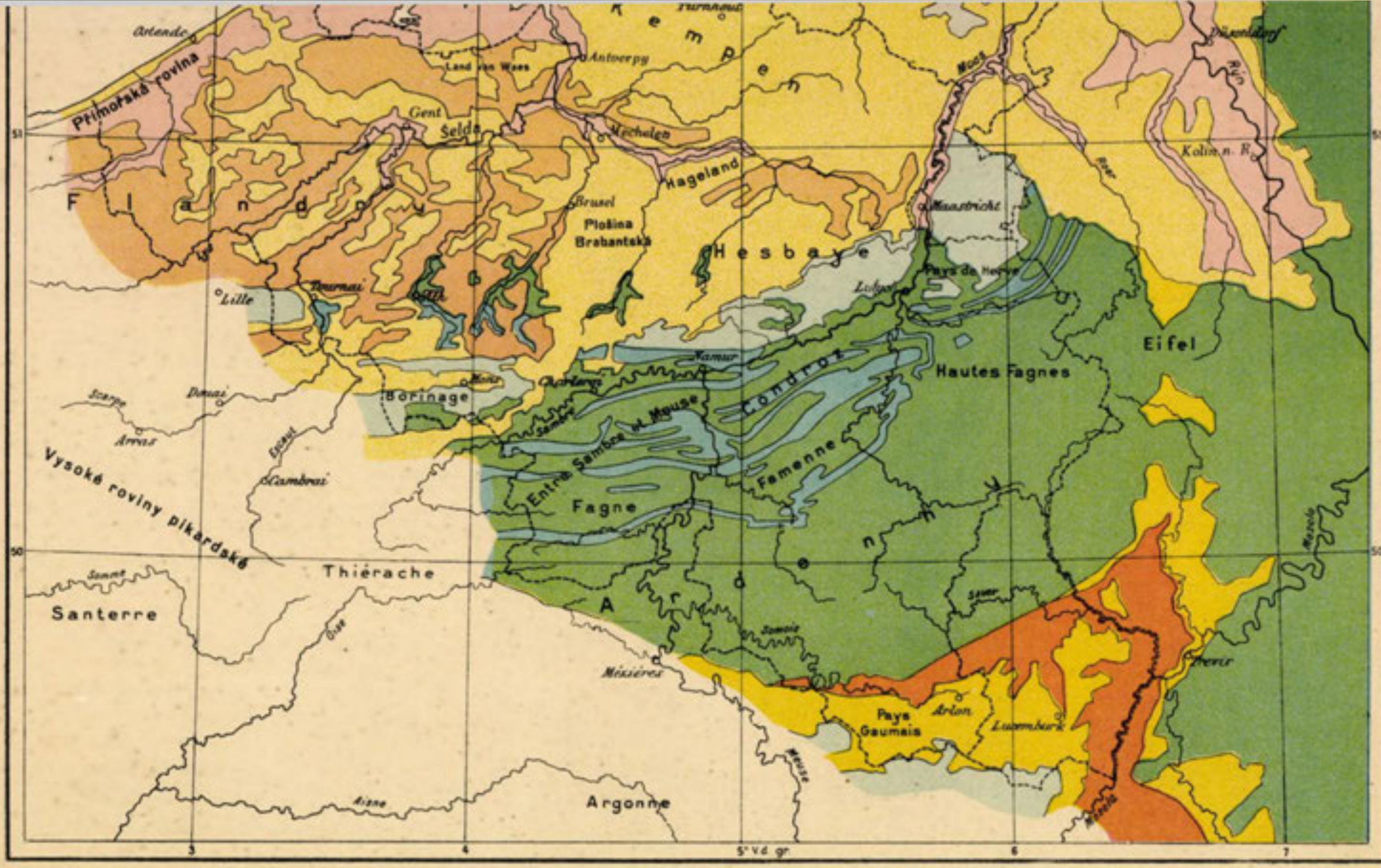
Díl XII. *Východní, rovníková a jižní Afrika*, napsal Fernand Maurette, agrégé de l'Université.

Díl XIII. *Severní Amerika* (Kanada a Spojené státy), ve dvou svazcích, napsal docent štrasburské university Henri Baulig.

Díl XIV. *Mexiko a Střední Amerika*, napsal profesor lilleské university Max. Sorre.

Díl XV. *Jižní Amerika*, ve dvou svazcích, napsal Pierre Denis, agrégé de l'Université v Paříži.


Prvohorní pískovce a břidlice.
Prvohorní vápence.
Druhohorní pískovce.
Druhohorní vápence.
Druhohorní jíly a slíny.
Třetihorní a čtvrtohorní písky.
Třetihorní jíly.
Jíly polderů a velkých údolí.
Rašelina.
Čelné morény skandinav. ledovce.
Měřítko 1 : 1,650.000.
0
25
50 km.
TERSCHELLING
TEXEL
Friesland
Groningen
Dollart
Hondsrug
Ems
ZUIDERZEE
Zwolle
Vecht
Twente
Veluwe
SEVERNÍ MOŘE
Amsterdam
Haag
Utrecht
Arnhem
IJssel
Rotterdam
Betuwe
Nijmegen
Cleve
SCHOUWEN



GEOLOGICKÁ MAPA BELGIE A NIZOZEMÍ

podle Michotta, Blinke a Schulinga

někdy i tytéž mlhy, jsou tytéž rybnaté vody, tytéž přílivy dmoucí hladinu říčních hrdel, tytéž lesy, tatáž rašeliniště, tatáž lada.*)

Hledíme-li na ně jako na východní okraj Severního moře, neměli bychom od sebe oddělovati zemi belgickou a Nizozemí. Málo krajů západoevropských má méně přirozených hranic. Jejich státní hranice protíná ve dvé krajinu Kempen (Campine), typický to kraj stejného vzhledu. Od Přímořské roviny flanderské až po Friesland a záliv Dollartský procházíme touž nížinou, lemovanou třásní přesypů, ježící se hrázemi a ochrannými náspy, zeměmi to, jichž kdysi bylo vydobyto a stále musí býti háječno houževnatou lidskou lopotou. Maas (Meuse), řeka wallonská, se končí na území nizozemském. Šelda (Schelde, Escaut), velká řeka belgická, dokonává svůj tok také v Nizozemí. Uhelné pánve belgických Kempen mají tutéž skladbu jako pánve nizozemského Limburgu. Touž germánskou řečí se mluví v Nizozemí a některých provinciích belgických.

Neobyčejně veliká a svérázná hodnota těchto dvou zemí záleží v jejich zeměpisné poloze. Jsou těsně sloučeny s Francií, která je připojuje k zemím středomořským, náleží k úvodí Maasy a Rýna, které vedou ke střední Evropě a Alpám, hledí k protější Velké Britanii, od níž je dělí jenom úzká moře (narrow seas). Nic na jejich povrchu nebrání dopravě; všecko ji podporuje, všecko vyzývá k obchodování, velké i malé řeky, průplavy, estuaria.

Tato obchodní povolanost, vepsaná přímo do mapy, zůstala dlouho utajena. Za římské doby ty kraje žily v ústraní; Rýn, rozhraní mezi barbarstvím a vzdělaností, se tratil v divokém pomezí. Velká římská cesta do Britanie vedla tehdy po Saôně a Seině. Nizozemí zaujímalo v Evropě polohu okrajovou. Germánská kolonisace Britanie převrátí jeho obzor. Přestane býti odloučeno na konci světa, stane se středem světa nového. Po obou stranách Severního moře bydlí nyní národy téhož plemene, vzdělanosti skorem stejné; navazují se styky se břehu na břeh „německého moře“. Již v 8. století dojíždějí fríští a flámští obchodníci na britské trhy do Londýna, do Yorku. Když francká monarchie položila své střediště do Cách, zesílí se ty styky. „Tím, že Karel Veliký“, praví Pirenne, „posunul až k Labi hranice křesťanské Evropy, vykázal rázem Nizozemí tu podivuhodnou střední polohu na západě. Místo aby bylo osamocené, octlo se v samém ohnisku středověké vzdělanosti“. Přes Nizozemí docházejí anglo-

*) Proto také, pokud jde o povšechný ráz půdy, podnebí a rostlinstvo, jakož i pokud jde o Severní moře, poukazujeme čtenáře na první tři kapitoly I. dílu (Britské ostrovy).

saští mnichové a biskupové na císařský dvůr; v Gentu se zakládají opatství. Přístavy Sluis a Duurstede obchodují s Anglií a Skandinavií. Mezi Temží a Šeldou zavládá výměnné proudění. Ke stykům s Francií a Německem přistupují styky s Anglií. V 11. století obchodují Flandry s Kolínem, s Londýnem, s trhy champagneskými, s Baltem.

Ta země se stává křižovatkou západní výměny. Obchodním bohatstvím se dostává k politické moci. Vzniká tu několik států, jimž dává život obchodní trať. Obchodní povolání, vzešlé ze zeměpisné polohy, se stává principem jejich politické budoucnosti. Za středověku rostou státy jako Flandry, Brabant, Holland ve styku s cestami námořními i pevninskými. Za našich dnů, po přeměnách věky trvajících, mají za dědice Belgii a Nizozemí.

ČÁST PRVNÍ.

BELGIE A NIZOZEMÍ

VŠEOBECNÉ RYSY ZEMSKÉHO POVRCHU. — ZÁPAS S VODOU

KAPITOLA PRVNÍ

POVRCH BELGIE A NIZOZEMÍ

Vyjděme od severomořských břehů poblíž ústí šeldského. Zaměřme k jihovýchodu a dospějme do krajin na řece Sambre, na Maase, Mosele a Rýně. Kráčejíce takto územím nizozemským a belgickým, procházíme dvěma z velkých reliefových pásem západní Evropy. (Obr. 1.)

Nejprve je to pásmo rovin a nízkých plošin, totéž, kterým ve větší šíři protékají řeky severoněmecké, Labe a Vesera. Zde je užší; mezi vtokem řeky Ruhr a ústím rýnským se úží na 190 kilometrů, mezi Lutychem a ústím Šeldy na 170 kilometrů; zátoky, průplavy a mořská estuaria je hluboce prostupují.

Potom následuje pásmo starých masivů, totéž, které prochází střední Evropou od Čech až po masiv Rýnský; jsou to vysočiny s přísným obzorem, do nichž se řeky zabořují úzkými údolími, půdy hubené a chladné, které se hodí ladům a lesům. Tu a tam lidová jména jako Eifel, Fagne, Ardenne

---

Pozn. 1. U místních jmen belgických užívá francouzský originál téměř bez výjimky jen tvarů francouzských; v českém vydání zachováváme pravidlo, že na jazykovém území flámském užíváme (v tekstu i na mapkách) na prvním místě tvarů flámských, na území wallonském tvarů francouzských. Flámská jména uvádíme podle Moorovy „Nieuwe algemeene Landkaart van België" z r. 1924, v měřítku 1 : 240.000. Na jazykovém rozhraní není snad vždycky pořádek obou jmen správný.

Pozn. 2. Výslovnost *francouzských* jmen nalezne čtenář v abecedním seznamu vzadu. Nosovky značíme a), o) atd., úzké samohlásky *o, e, ŏ,* zeslabené r, l značíme *r, l.*

Pro výslovnost *nizozemskou* (flámskou) lze si pamatovati tato pravidla: aa je á (starší psaní bylo ae, jehož se v Belgii ještě namnoze užívá); au je ou; ee je úzké

oživují vzpomínky na kraje neschůdné, nerovné a hornaté, méně kvetoucí a méně šťastné, než jsou roviny.

Dva typy povrchové tu stojí proti sobě v přírodě i v životě, jako proti sobě stojí na souostroví britském. Stejně jako pásmo Penninské a Wales vyčnívají na západě nad roviny anglické, tak zde pohoří ardennské tyčí své vysoké plošiny na jižním obzoru rovin limburgských, brabantských a flanderských.

Tyto roviny, po nichž se dlouho posouvaly sem a tam východní břehy Severního moře, bychom mohli nazvati pánví Nizozemskou; je to kraj pokleslý, jako je pánev Londýnská a pánev Pařížská, k němuž se sbíhají veliké říční soustavy. Ale tato pánev se značně liší od obou ostatních. Zaujímá mísu, která nepřestala poklesávati za nejmladších dob geologických. Nakupily se tu mocné vrstvy zemin, zatlačujíce pomalu moře před sebou; je to ohromná delta, kde na okraji nových zemí pokračuje ustavičný boj země s mořem. Mimo to pak leží ty nížiny na jižním konci oblasti někdejších ledovců, přišlých ze Skandinavie. Na bývalém čele ledovcovém se glaciální uloženiny mísí a proplétají s uloženinami říčními; dále k jihu, před oblastí ledovcovou postupuje třáseň sypkých uloženin, spraši a lössu, na terasy a vyšší plošiny. Právě rozsáhlost těch episod hned říčních, hned ledových, ba i eolických, dodává těmto rovinám svérázu naproti rovinám anglickým. (Viz barevnou mapu.)

I. MAASKÝ MASIV

Maaský masiv v Belgii je zakončením toho, čemu geologové říkají břidlicový masiv Rýnský. Je pozoruhodným příkladem oněch starých masivů, jejichž klidné plochy pocházejí z denudace dlouho trvající.

é; eeu je é (flám. éü); ei je ei (nikoli aj!); eu je dlouhé öö; g (mimo skupinu ng) je zvučné ch (značíme *gh*), jaké vyslovíme ve spojení „abych byl", na konci slova pak nezvučné ch; ie je í; ieu je í; ij je ei (nikoli aj! — staré psaní bylo y), k (stejně jako p, t) se vyslovuje bez přídechu (jako v češtině, nikoli jako v němčině); n v příponě en se v Nizozemí většinou nevyslovuje, v Belgii ano; ng je splynulé jako v německém Wange (značíme *ng*); oe je ú; oo je úzké ó; s je s (nikdy z!); sch je na začátku sch (nikoli š!), na konci a často i uprostřed pouhé s; sj je v Niz. š, v B.sj; uu a dlouhé u je dlouhé üü; krátké u je široké, temné ü, skoro ö (značíme *ü*); ui je öü; v je velmi třené v, jaké většina Čechů vyslovuje ve slovech „plavba, pravda" (značíme *vv*); w je v; na konci slov se w nevyslovuje, vyjímaje nieuw (nívv); z je z. Znělé b, d na konci slova se mění v p, t. Místo nepřízvučného e, i (ij v příponě lijk) se vyslovuje kratoučké ö; tuto hlásku vkládají Nizozemci rádi za r a l před souhláskou, kdežto u Flámů často (jako u Angličanů) nahrazuje r na konci slabiky. Při flexi se



Obr. 1. *Povrch Belgie a Nizozemí.*

Výšky: 1. Pod hladinou mořskou. — 2. Od 0 do 20 metrů. — 3. Od 20 do 100 metrů. — 4. Od 100 do 300 metrů. — 5. Od 300 do 500 metrů. — 6. Nad 500 metrů. Měřítko 1 : 2,400.000.

Nechť je pozorujeme na kterémkoli místě, od rocroiských **rièzes** až po **fagnes** u Baraque Michel, jsou ty plošné vysočiny širokými prostorami málo zprohýbanými; ve sníženinách, velmi rozšířených ale nehlubokých, odplývají vody pomalu po rašelinném dně. Kolem obcí Hokai a Bastogne se v zimě sníh kupí na těch hrbolech v údolíčkách s mírným úbočím; za prvního jara, když taje, zůstává voda skoro nehybně na těch nerozhodných plochách. Rozlévá se v zátopovou hladinu, která pokrývá všecko a činí dopravní styky nemožné po tom mokrém kraji. Na nižších vrších břehů Lessy a Maasy objevujeme všude tytéž klidné a jednotvárné obzory za mýtinami ardennského lesa, přes pšeničná pole condrozská.

Ty vyrovnané podoby nejsou však omezeny na vrcholky. Pozorujeme je všude, v různých výškách, vrší se nad sebou patrovitě, svědčíce o celé řadě modelačních a obráběcích cyklů. Můžeme prozkoumávati krajinu u lucemburského Diekirchu podél řeky Sauer, anebo u Bastogne podél řeky Wiltz, anebo i u Trois-Ponts podél řeky Amblève, stejně jako na západě u Maasy, u řek Semois, Viroin, nebo Eau d'Heure, — pokaždé vidíme, jak se rozvíjí totéž uspořádání, totéž navrstvení čar a ploch; od vrcholku vysočin až po dna údolní se zrak několikrát zastavuje na úrovních hladkých ploch. Na některých, jež nabývají šíře a rozsahu, jako je plocha ve výši 400 až 415 metrů v okolí Coo, v úvodí řeky Amblève, se vesnice tísní u orné půdy, na hlubší a vodorovnější prsti, již lze snáze vzdělávati.

Tvary strohé a divoké se objevují jen v sousedství velkých údolí, když vysočinné řeky, mající dospěti na nízká místa, musí se zaklesávati, aby na krátké vzdálenosti vyrovnaly velký spád. Započínají svůj tok na klidných plochách; aby však se dostaly k Maase nebo Mosele, musí si prořezávati soutěsky a vruby. Řeky Sauer, Wiltz a Clerf ve velkovévod-

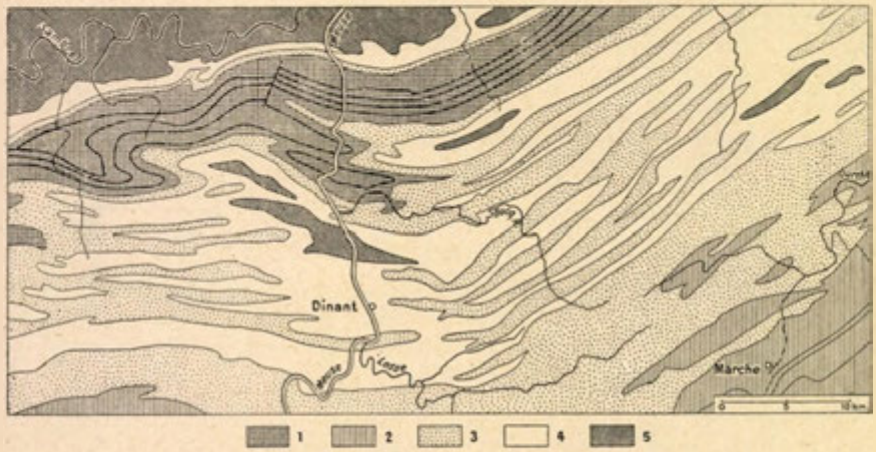
---

často aa, oo, ee mění v a, o, e, f ve v, s v z, sch v ssch (graaf — graven, huis — huizen, bosch — bosschen), souhlásky se po krátkých samohláskách zdvojují: dam — dammen.

Pozn. 3. Ve *francouzských zeměpisných* jménech se často vyskytují tyto výrazy: beau (b*o*), belle (bäl) krásný, krásná; blanc (bla)), blanche (bla)a)š) bílý, bílá; bois (b*u*a) les; clair (kläär) jasný; court (kúr), courte (kurt) krátký, krátká; eau (*o*) voda; entre (a)a)t*r*) mezi; fontaine (fo)tän) studně, studánka; forêt (for:ä) les, hvozd; fort (fór), forte (fort) silný, silná; grand (gra)) velký; haut (*o*), haute (*ót*) vysoký, -á; champ (ša)) pole; château (šát:*o*) hrad, zámek; châtelet (šátl:ä) zámeček, hrádek; île (il) ostrov; mont (mo)) hora; noir (n*u*ár) černý; outre (ut*r*) za (řekou); pays (pej:i) země; pont (po)) most; profond (prof:o)) hluboký; roche (roš) skála; saint (sä)), sainte (sä)ä)t) svatý, -á; sur (sür) na; val, vallée (val:*e*), vallon (val:o)), vaux (v*o*) údolí; ville (vil) město.

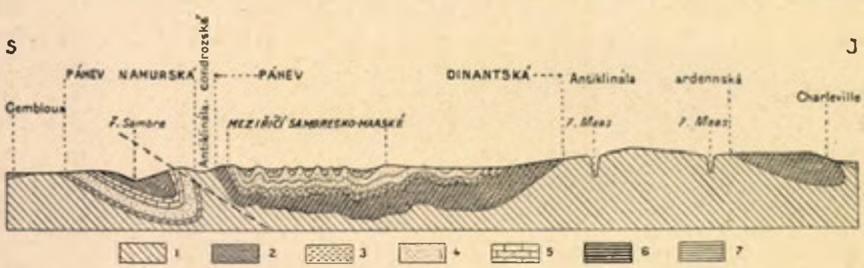
ství, Ourthe a Vesdre na jih od Lutychu vytékají z ardennského masivu překrásnými údolími, vyrytými ve skále. (Obr. 50.)

Vedle hlubokých údolí je krajinná rozmanitost v podstatě způso-



Obr. 2. *Pruhovitost geologické mapy v horní Belgii (meziříčí Sambresko-maaské a Condroz), podle geologické mapy Belgie v měřítku 1 : 160.000.*
1. Silur a spodní devon. — 2. Střední devon a Frasnien. — 3. Famennien (svrchní devon). — 4. Karbonský vápenec. — 5. Svrchní karbon. — Měřítko: 1 : 500.000.

bena nestejnou pevností hornin. Na povrchu těch plošin, povstalých zarovnáním zvrásněného pásma, vycházejí jednotlivé horniny dlouhými pruhy, vyznačujícími směr bývalých vrás. V tom uspořádání složek půdy,



Obr. 3. *Schematický průřez prvohorním masivem belgickým, podle Leriche.*
1. Silur a kambrium. — 2. Spodní devon. — 3. Střední devon. — 4. Svrchní devon. — 5. Karbonský vápenec. — 6. Svrchní karbon. — 7. Druhohory a třetihory.

v němž se obráží hluboká stavba, má původ mnoho rysů povrchových. Kleslina řeky Famenne se táhne po pásu měkkých břidlic mezi tvrdými břidlicemi a křemenci ardennskými a mezi pevnými vápenci a psammity

condrozskými; vnucuje dokonce svůj směr některým úsekům řek Lesse a Ourthe. Na plošinách meziříčí Sambresko-maaského (l'Entre- Sambre-et-Meuse) a condrozských nemůžeme nepozorovati zvláštní rovnoběžnosti krajinných čar, údolí, pahorků i lesů; toto uspořádání vyplývá ze samé staré skladby, záležející v řadě stlačených vrás, z nichž některé byly tvořeny tvrdými psammity, jiné velmi rozpustným vápencem. Erose pracovala na té různorodé ploše, a nyní se psammity tyčí v podélných lesnatých hřebenech, jimž se v tom kraji říká tiges („stonky"); vápenec pak se hloubí rovnoběžnými kleslinami. (Obr. 2. a 3.)

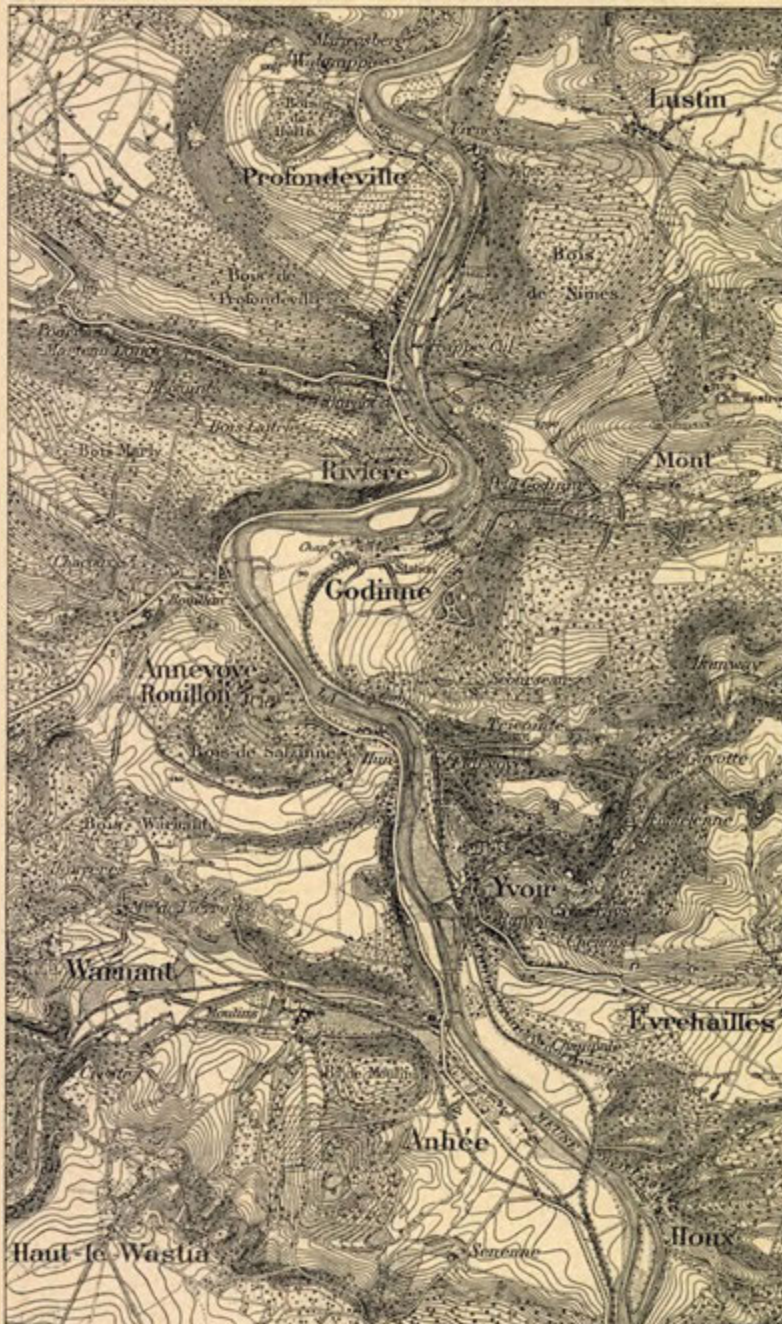
Říční síť belgického masivu plyne od jihu k severu, po sklonu, který vznikl ve velmi dávné době; vysoké plošiny se naklánějí tím směrem, počínaje výškou 500 až 600 metrů, jíž dosahují na jihu, až po výšku 200 a 300 metrů, jíž zachovávají podél velké kiesliny meziříčí Sambresko-maaského. Takový směr má tok Eau d'Heure, horní Lessy, řek Hoyoux a Ourthe, i také Maasy od Charleville až k Namuru. Všechny ty řeky řeží v pravém úhlu vrásy prvotní skladby. Jejich údolí jsou vymleta hluboko do masivu, i tekou na dně úzké chodby mezi strmými stěnami, v nichž často čnějí obnažené lavice hornin, vztyčených až do svislé polohy. (Obr. 48.)

V těchto základních čarách směřuje odtok k pokleslému pásu nizozemskému; skoro všechna údolí běží k severu. Tento všeobecný zákon je

---

V *nizozemských* a *flámských* tyto: beek, beke potok; bij (bei) u; bosch (bos) les; buiten (böütö) vně; brug (brūch), brugge (brüghe) most; daal údolí; dam hráz; de, den člen muž.; de, der člen žen.; de, der, den člen množ.; diep (díp) hluboký; dijk (deik) hráz; dorp vesnice; duin (döün) přesyp; en a; -en značka množ. čísla; groot (*gh*rót) velký; haven (há*vv*ö) přístav; het (het, ōt) člen stř. rodu; hoog (hóch) vysoký; -ij (ei) něm. -ei; -je přípona zdrobňovací; kade nábřeží; kerk kostel; klein (ei) malý; laag, lage (lách, lá*gh*ö) nízký; mond, monde ústí; nieuw (nívv) nový; noorden, noorder sever, severní; onder pod; oord (órt) krajina, místo; oosten, ooster východ, východní; op na; oud starý; over (ó*vv*ör) nad; -s značka množ. čísla;'s (= des) znač. druhého pádu; -schap něm. -schaft; sint svatý; sluis (slöüs) splav; spoorweg (spórvéch) železnice; stad (stat) město;'t = het; ter ke, u; uit, uiten (öüt) ven, vnější; vaart (*vv*árt) průplav; van (*vv*an) od, značka druhého pádu; veen (*vv*én) rašeliniště; vliet (*vv*lít) potok; water (vátör) voda; westen, wester západ, západní, woud (vout) les; zand písek; zee (zé) moře; zoom (zóm) okraj.

Obr. 4. *Údolí Maasy pod Dinantem, podle mapy Belgie v měřítku 1 : 40.000.* Řeka je značně zakleslá do prvohorního masivu. Údolí je úzké, často nad ním čnějí srázy. Četné suché žleby v horninách vápencových. Nicméně je vývoj údolí dosti pokročilý: ostrovy, malé náplavové nivy a tři přeříznuté meandry (Anhée, Annevoye, Profondeville).



Text na vedlejší straně.

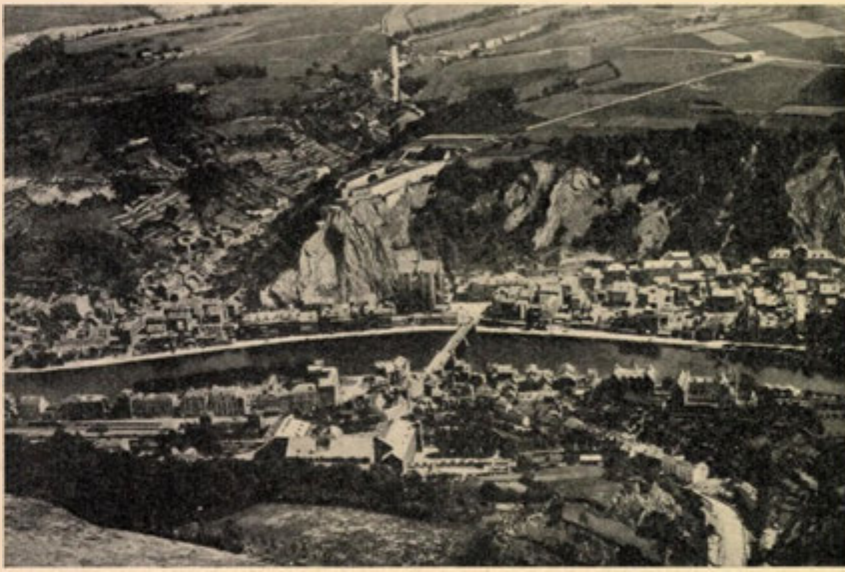
však pozoruhodným způsobem porušen; Maas u Namuru zastavuje totiž pojednou svůj tok k severu a obrací se k východu. Jak vysvětliti tuto náhlou odchylku? Musí býti přičtena na vrub brázdy sambresko-maaské. Dokud se neodvrátila, pokračovala Maas podle vší pravděpodobnosti i za Namurem k severu, jako všechny řeky stékající s masivu ardennského. Brázda sambresko-maaská se od Charleroi až po Lutych shoduje s nízkým pásmem staré stavby. Asi uprostřed třetihor se tato sníženina dala opět do pohybu, poklesla ještě více a znovu započala úlohu hydrografického žlabu; poněvadž se táhla napříč k toku Maasy, rozdělila ji ve dva úseky a odvrátila k východu, směrem k Lutychu. Maas a Sambre se tím snáze usídlily v této kleslině, že tam nalezly měkké půdy vrchního karbonu, v nichž se jejich údolí široce rozvírá. S tvrze namurské vidíme, jak se údolí sambreské s poli, sady a lukami rozkládá mezi mírnými svahy. Řeka nespěchá; zdržuje se v dlouhých nerozhodných meandrech; její spád, dosahující 57 cm na kilometru mezi hranicí francouzskou a Landelies, poklesá na 40 cm mezi Landelies a Namurem. Maas, opustivši velkolepé soutěsky starého masivu, teče od Namuru k Lutychu širokou chodbou, otevřenou a světlou jako rovina.

Na západě v prodloužení brázdy sambresko-maaské upoutává pozornost jiná kleslina, mající týž směr jako ona; je to nížina, po níž Haine nyvě plyne k Šeldě. Toto haineské údolí zaujímá také úzké pásmo ve starém masivu, které až do nedávné doby jevilo sklon k poklesání. Celé toto „lodní dno", vytvořené ze starých hornin, je plné vrstev křídových a třetihorních; v těchto měkkých zeminách omlela řeka bažinatou rovinu, nad níž vyčnívá písečný pahorek u Monsu. Vývoj povrchu tu je mnohem pokročilejší nežli podél Sambry. Dojem údolí mizí, hledíme-li s lesnatých výšin, které je obklopují, jeví se nám spíše jako kotlina; na plochém dně se namáhavě po náplavech a rašelině ubírají vody v průplavech a příkopech.

Maas. Uprostřed pravidelných a klidných plošin pouze údolí jsou nějakou povrchovou změnou. Proto také údolí Maasy, rozvírající se v samém masivu, obsahuje nejkrásnější krajinky hornobelgické. Dějiny té řeky jsou dlouhé. Kdysi tekla na samém povrchu plošin, které dnes nad ní vyčnívají; v okolí Namuru a Lutychu můžeme sbírati její oblásky až skoro na těch vysokých úrovních. Potom řeka postupně poklesla, vyrývajíc, rozšiřujíc a utvářejíc své údolí, kreslíc a zvýrazňujíc své meandry snáze nežli ve Francii, kde tvrdost břidlic a křemenců zachovává podobám údolním více nepředvídanosti a divokosti. Ty meandry

se tak rychle vyvíjely, že pod Dinantem, u Anhée, Annevoie, Profondeville, napočteme několik kliček přeříznutých, a že říční tok, který býval křivolaký, je skoro rovný. (Obr. 4., 5., 6. a 7.)

Na každém kroku jeví údolí známky geologické skladby, kterou prochází. Nic se nevyrovná kráse krajinek vytvářených kamenouhelným vápencem: hned se, jako u Waulsortu, tyčí korálová skála hutnými útesy, hned zas, když štěrbiny probíhají od shora dolů jeho mocnými



(Foto Aéronautique belge.)

Obr. 5. *Maaské údolí u Dinantu.*
Plošiny condrozské, údolí zakleslé, poloha pro pevnost.

vrstvami, strmí vápenec ve smělých pilířích a ostrých hranách, jako u Anseremme a Dinantu, — skála Bayardova, ohromný to monolit, střehoucí přístupu k Dinantu, je vápencový balvan, zpevněný křemenitými peckami —, hned konečně, je-li plna dolomitu, rozpadá se hornina v jehly, v roztřepené hřebeny, ve zříceninové podoby. (Obr. 8.) Když údolí prochází devonskými břidlicemi, zmírňují se úbočí, a na jejich prostranějších svazích se rozkládají lesy a louky. Jakmile však podoba vrásy přivede do údolních boků psammity, stávají se opět smělejšími; pilíře a věže se vyřezávají z toho tvrdého pískovce.

Maas je mocná řeka, široká 80 metrů u Dinantu a 140 u Lutychu;

vyryla si řečiště velmi nízko. Třebas protéká vysokými plošinami, plyne ve výši 87 metrů u Dinantu, 74 metrů u Namuru, 55 metrů u Lutychu. Jejího spádu ubývá: se 44 cm na kilometru mezi Monthermé a Hastière poklesá na 30 cm mezi Hastière a Lutychem. V profilu i v řečišti jsou to poměry rovinné. Naproti tomu v proměnách vodního stavu jsou patrné reliefové poměry vysokých planin. Až po Mézières zachovává rozvodňování umírněný ráz, který je vlastní vodopisu lotrinského vápence.



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 6. *Údolí řeky Hoyoux, jižně od Huy.*
Průmyslové údolíčko, vyhloubené v plošině Condrozu.

Jakmile však se do Maasy vleje Semois, první řeka ardennská, projevují se poměry bystřinné náhlým stoupáním a nebezpečnými povodněmi; až po Sambre se jeví v neplechách Maasy vliv této říčky, dlouhé 180 kilometrů. Ostatní přítoky maaské mají týž bystřinný ráz. Hoyoux se řítí spádem 9.50 m na kilometru. Roku 1893 vystoupla jeho voda o dva metry za hodinu; ještě týž večer se vrátila do svého řečiště. Lesse má kilometrový spád 4.20 m, Amblève 3.10 m, Vesdre 3.50 m, Ourthe 2.80 m. Všechny tyto řeky, odvodňující vysoká úvodí, velmi zavlažovaná s nepropustnou půdou, dodávají Maase u Lutychu vzhledu téměř horského. Postup podnebí podle ročních časů řídí celkem průtokovou křivku: od října do



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 7. *Maaské údolí u Profondeville.*

února stoupá, od března do září klesá, při čemž v srpnu dochází k rozvodnění po bouřkách. Ale všechny ty pohyby vody jsou náhlé, prudké a rozmarné. Výška rozvodnění Ourthy dosahuje 3 až 4 metrů; jestliže se náhodou střetne s rozvodněním maaským, způsobuje v celém údolí pod Lutychem nebezpečné povodně. V samém Lutychu musil býti upraven odtok vod; jediným řečištěm byla tu nahrazena četná ramena Ourthy, brázdící čtvrt Outre-Meuse.



(Foto A. Demangeon.)

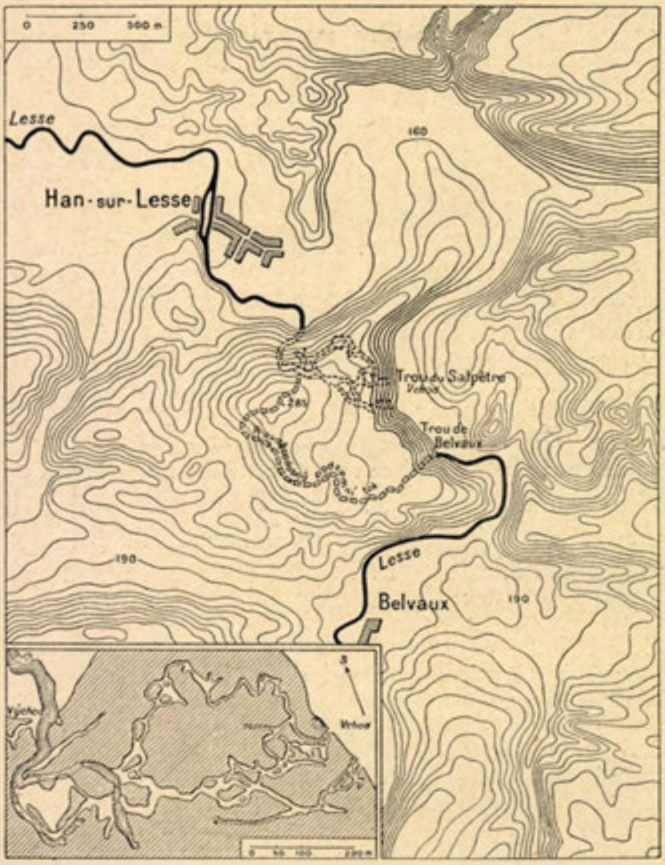
Obr. 8. *Maaské údolí mezi Hastière a Dinantem.*

Hrany tvrdých hornin, vyčnívajících ze svahu.

Vápencová hydrologie. Prvohorní půda belgická obsahuje uloženiny vápencové, pozoruhodné zjevy krasovými. Prohlubně, jeskyně, ponorné řeky jsou tu zároveň zeměpisnou zajímavostí i malebným půvabem těch krajů. Ty úkazy pozorujeme zvláště ve vápenci Givetienu (devon) a Viséenu (karbon). Ježto se ty horniny táhnou v dlouhých pruzích, směřujících od západu k východu, seskupují se týmž směrem všechny zjevy působené vápencem; tak se řadí na úpatí ardennského pohoří proslulé krajinky u obcí Couvin, Han, Rochefort a Remouchamps. (Obr. 2.)

Na štěrbinovité půdě, kterou skýtá vápenec, mizí voda v hlubinách děrami, jimž lidová mluva dává rozličná jména: chantoir, agui-

geois, adugeoir, douve, bétoire, agole, agolina. Na některých místech je těmi děrami povrch poset jako řešeto; u Lustinu, na dně malebné rokle Tailferské jich napočítáme asi padesát. Nejsou tak hluboké



Obr. 9. *Okolí Hanu a ponor řeky Lesse, podle Van den Broeka a mapy Belgie v měřítku 1 : 40.000 (list Saint-Hubert, n⁰ 59).* Na východ od Hanu vidíme velký meandr, který řeka Lesse opustila, jsouc podchycena sítí podzemního proudění. Dole vlevo plánek Hanské jeskyně.

jako v Krasu nebo v Caussech, celkem jen 50 až 60 metrů. Nikde se jimi tak nehemží jako v okolí Remouchamps. V suchém údolí (vallon des Chantoirs) vidíme, jak se asi patnáct potoků náhle zastavuje a ztrácí do země sterými děrami; Van den Broek tam zjistil a zapsal přes 200 takových chantoirs a aiguigeois. V malé kotlince u Deigné jich udává na šedesát.

„Chantoir de Grandchamps", praví, „se rozvírá uprostřed polí, je hluboký 25 metrů, jeho stěny jsou pokryty stromy, kapradím; je to opravdové hnízdo zeleně mezi vzdělanými lány. Maličký potůček se tam vrhá třemi vodopádky, odskakuje od vápencové skály, porostlé mechem a věnčené houštinami. Zpěv vodopádků ospravedlňuje jméno chantoir (chanter = zpívati), dávané takovým mizejícím potokům, které si mírně zanaříkají, nežli vejdou do podzemního vězení".

Na té děravé půdě se tratí i řeky štěrbinami na dně řečiště. Ztrácejí se, aby níže se opět vynořily. Dva přítoky Lessy, Lomme a Wamme, několikrát mizejí a opět se obnovují. Lesse podtéká pod zemí vrchy Hanské (obr. 9.); níže u Furfoozu napájí podzemní rameno, které teče jakožto sifon pod řečištěm nadzemním. Poblíž Bohonu Ourthe, stejně jako její přítoky Magrée a Pouhon, po několikrát mizí v zemi. Mnoho studní v Dinantu, v Celles, v Esneux jsou jen znovu vytryskující podzemní řeky. V údolí řeky Bocq tři kilometry od Yvoiru vytryskuje ze země zajímavý občasný pramen Crupetský, který asi souvisí se složitou soustavou sifonů a nestejných nádrží.

Čilý podzemní oběh vodní se mocně odráží i na povrchu půdy. Všude totiž na svém toku voda rozpouští ohromné spousty horniny. Bylo vypočítáno, že Lesse, protékajíc jeskyní Hanskou, odnáší 5000 kilogramů zemin za den, což činí za rok asi 1900 tun. Toto podzemní ničení způsobuje, že vodní toky znenáhla klesají a tudíž se odnímá voda povrchu. Mezi Belvaux a Hanem pozorujeme suchý žleb (c h a v é e), který opisuje kruh mající přes kilometr v průměru; vodu v něm lze viděti toliko po dlouhých deštích. Je to bývalá říční klička, vysušená odtokem vody do sousední jeskyně. Takové vysychání meandrů následkem podzemního podchycování vody je časté na vápencových půdách; najdeme podobné případy na Lesse u Furfoozu a na Ourthe mezi Durbuy a Barvaux. (Obr. 9.)

Na podzemních tocích, stále se zvětšujících, se vytvořily dutiny a jeskyně. Je tu hojnost přírodních zvláštností, které ta místa proslavily. V údolí Lommy se jeskyně Rochefortská skládá ze dvou velkých síní, do nichž je přístup čtyřmi velkými komíny; na povrchu to jsou aiguigeois. U Remouchamps na řece Amblève nalézáme dvojitou řadu slují nad sebou; třetí řada se nepochybně tvoří pod nimi. Tyto jeskyně, otvírající se 15 metrů nad hladinou řeky, skýtaly útulek prehistorickým lidem; bylo v nich nalezeno několik tisíc pazourkových nástrojů z konce věku sobího. Jiné jeskyně lze navštíviti u Tilffu, u Éprave, u Jemelle, u Dinantu, u Rosée a na četných jiných místech. Ale nejkrásnější a největší, která se může rovnati nejslavnějším v Evropě, je u Hanu na Lesse. Před vesnicí

Han-sur-Lesse se řeka vrhá do jeskyně děrou zvanou Trou de Belvaux, tajemnou klenbou, kterou dosud nikdo nemohl propátrati. (Obr. 9.) Do jeskyně se vstupuje výše, bývalým ponorem, Trou de Salpêtre. Procházíme skvostnými síněmi, dílem to vody, které se všechny ježí hroty a vížkami, jsou zdobeny prapodivnými usazeninami, kamennými sloupy a girlandami. Potom se shledáváme s řekou, jejíž vody se ve tmě shromáždily, a plujeme po ní loďkou, až k oslňujícímu východu na světlo. Délka dosud propátraných chodeb v Hanu se odhaduje na 5 kilometrů. Ale tím Lesse ještě neskončila svou malebnou dráhu. Na jih od Dinantu, u Falmignoulu a Furfoozu se setkává s jiným pruhem vápencovým. Mezi Chaleux a



(Foto Briquet.)

Obr. 10. *Han-sur-Lesse.*

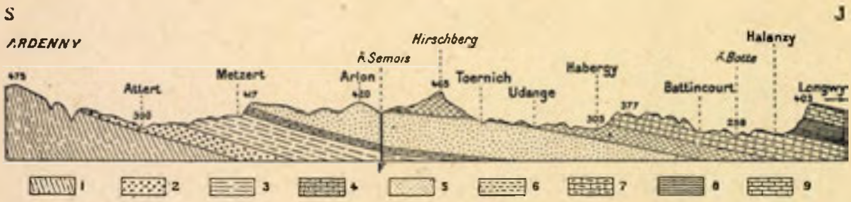
Dno meandru, opuštěné řekou, která byla lapena podzemními roklemi. Vápencové plošiny, svahy příkré a lesnaté.

Anseremme plyne těsně pod úpatím nádherného srázu, plného jeskyň a slují; všechny tyto dutiny, ústící dnes 20 až 45 metrů nad nynější řekou, jsou jen východiště mnohých podzemních řek, jež se vlévaly do Lessy na vyšší úrovni, kterou tehdy zaujímala. (Obr. 10.)

Tyto vápencové kraje, bohaté krásami přírodními, mají hospodářský význam jakožto vodárny. Tají v sobě ohromné zásoby vody, které jsou vyhledávány pro napájení měst. Některé dolomitové horniny a některé vápence karbonské skýtají, když byly rozpuštěny, filtrující štěrk, který vody čistí. Tak v údolí řeky Bocq nad Spontinem se v podzemních chodbách shromažďuje výtečná voda, která se dovádí do Bruselu. V úvodí řeky Hoyoux byly roku 1905 podchyceny prameny řeky Modave rovněž pro Brusel. Jsou hotovy projekty pro podchycení vod Condrozu. Čistá voda z vysočiny již zčásti ve flámských obcích nahrazuje slanou vodu z přesypů.

Lucemburské „břehy“. O jižní úbočí masivu ardennského se triasové a jurské horniny opírají ve vrstvách mírně nakloněných k jihu. Náleží k pokleslému pásmu, které na západě se spojuje s pánví Pařížskou a na východě se vyhrocuje do prvohorního masivu. Někdy se tomuto východnímu výběžku lotrinských půd dával název „Lucemburský záliv“. Ten výraz pochází od nynějšího vzezření geologické mapy; okraje „zálivu“ totiž, rozdrobené zlomy, omezují velmi přesně uloženiny triasové, ale ve skutečnosti je to pokleslý oddíl, v němž se ty uloženiny zachovaly.

Zde, jako ve Francii na sever od Morvanu a na západ od Voges, skýtal styk starého masivu s pánví nejlepší podmínky, aby povstala topografie „břehová“ (cuestas, côtes). Ze střídání vrstev tvrdých a vrstev měkkých



Obr. 11. *Řez od severu k jihu belgickým Lucemburskem, podle Leriche.*

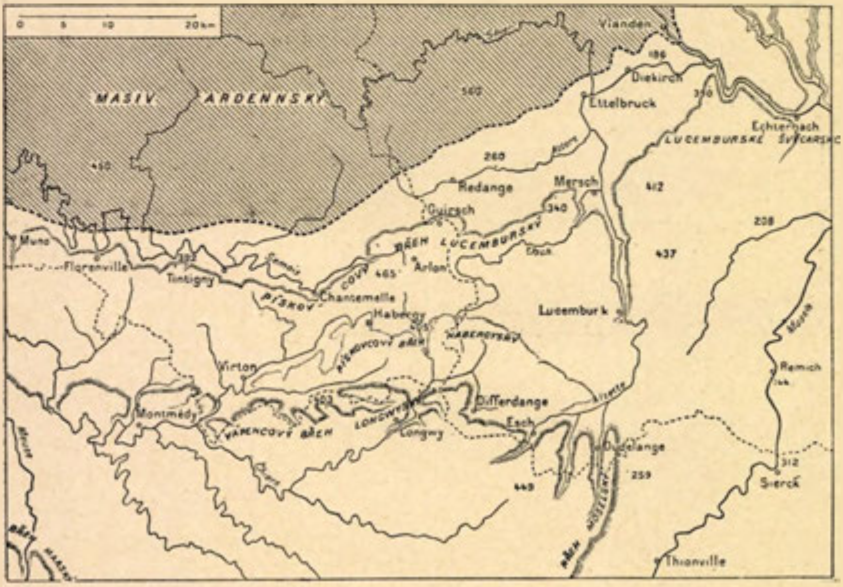
1. Prvohory ardennského masivu. — 2. Triasové slíny a pískovce. — 3. Liasové písky a slíny (Rhétien a Hettangien). — 4. Vápenitý pískovec florenvilleský (Sinémurien v liasu), tvořící „břeh“ (cuesta). — 5. Slíny, písky a pískovce (Charmouthien v liasu). — 6. Břidlice (Charmouthien v liasu). — 7. Vápenité a železité pískovce (Charmouthien), tvořící „břeh“.

vyplývá střídání říms a kleslin. Ježto jsou vrstvy nakloněny k jihu, je sráz těch říms obrácen k severu. Poněvadž se to střídání děje v malých vzdálenostech, jsou lucemburské římsy neboli „břehy“ velice sblížené. (Obr. 11.)

Z celého souvrství útvarů triasových a jurských se zvláště dvě polohy hodí ke tvoření tohoto povrchového typu: liasový pískovec a jurský vápenec. Liasový pískovec (Sinémurien) skýtá pozoruhodný břeh, splývající skoro s masivem ardennským na území francouzském; do Belgie proniká u obce Muno, prochází belgickým Lucemburskem přes Florenville, Tintigny, Chantemelle, Guirsch na sever od Arlonu, přechází pak do velkovévodství, jímž probíhá od jihozápadu k severovýchodu. Jeho lesnaté bašty postupují za údolí Sauery až do okolí Bitburgu v pruském Porýní, potom se vrací k jihu přes Echternach a dospívá k Mosele u Siercku. V krajině se jeví při pohledu od severu jako lesnatý hřeben, nepravidelně se táhnoucí, s hlubokými výkrojky a podlouhlými výstupky; někdy se drobí v chlumy, které se řadí před jeho čelem jako přední stráže. Řeky Sauer, Prüm, Enz

jej rozdělují v malé lesnaté plošiny, zvané Hardt na německém území. Podél řeky Alzette, od Mersche až k Lucemburku, je velmi značně vykrojený; svou římsou, věnčenou stromy, a svahy, které jsou posázeny ovocnými sady nad polnostmi širokého údolí, připomíná zelený a svěží rámec francouzských údolí v kraji Valois a Soissonais. (Obr. 12.)

Tento dlouhý břeh je na severu oddělen od výšin ardennských kleslinou rozvírající se na měkkých vrstvách triasových a liasových. Semois,



Obr. 12. *Kraj lucemburských „břehů“.*

přítok Maasy, tudy plyne k západu; Attert, přítok Mosely skrze Saueru, k východu. Podél těch řek se prostírá zelený kraj, v němž louky a pole se mísí s lesy a močály.

Vystoupíme-li na tento břeh směrem k jihu, octneme se na velkých plošinách, mírně nakloněných k jihu podle sklonu vrstev. Jejich povrch není nikterak stejný, poněvadž z nořících se vrstev vychází řada různých poloh; každá z nich dává krajině místní ráz, ale žádná není dosti celistvá, spojitá a pevná, aby určila převládající rys reliefu. Proto také na těch lucemburských pláních panuje jakási jednotvárnost, jakási přísnost obzorů; všude se zrak zastavuje na tmavé čáře lesů, které porůstají výšiny. Rozmanitější je krajina pouze ve východní části, neboť Mosela k sobě volá své přítoky mnohem mocněji nežli Maas. Kdežto řeky tekoucí do Maasy se

začínají zaklesávati až hodně daleko na západě, a celé horní úvodí semoiské tvoří širokou klidnou rovinu bez prudších zářezů a roklí, zaklesávají se přítoky Mosely hluboko; tak vznikají krajinky směle modelované, jako je ona, kterou Alzette přichystala pro město Lucemburk; odtud pochází i zprohýbaný povrch a divoké rokle východní části velkovévodství. (Obr. 85. a 89.)

Abychom nalezli druhou čáru břehů, musíme dojíti do jižního Lucemburska, kde vychází jurský vápenec (Bajocien a Bathonien). Tam se tyčí značná spousta vysokých plošin lotrinských. Jejich „břeh" začíná ve Francii u Montmédy; území belgického se stěží dotýká u Virtonu. Ve Francii je na něm položeno město Longwy; ční nad obcemi Differdange (Differdingen), Esch, Dudelange (Düdelingen); potom se náhle obrací k jihu a přestupuje opět francouzskou hranici. Od Thionville k Metám i dále zahrazuje obzor na západě; jsou to „moselské břehy". V jejich bocích se těží z ložisk železné rudy, kterou zpracovávají vysoké peci lotrinské, belgické, lucemburské.

Tak tedy na svém jižním pokraji hledí ardennský masiv do oblasti „břehů". Tomuto kraji právě, chráněnému proti severní nevlídnosti, nižšímu, teplejšímu a úrodnějšímu, se v Lucembursku říká „dobrá země" (Gutland, Bon Pays) na rozdíl od drsných plošin ardennských a eifelských.

II. BELGICKÉ ROVINY

Na severu od velké brázdy maasko-sambresko-haineské se belgické území mírně svažuje k nížinnému pásmu, kde se v okolí Antverp shromažďují vody z celé země. Belgická půda se nám jeví jako široká stěna pánve, omezené na jihu prvohorním masivem a artoiskou pahorkatinou; západní stěna je v Anglii, v pánvi Londýnské.

Skladba Belgické pánve. Povrch půdy této pánve se naklání k severu, ale mnohem pomaleji nežli vrstvy, které ji skládají; nejstarší z těch vrstev vycházejí na pokrajích, potom směrem ke středu pánve mizejí pod mladšími. Toto noření vrstev se neděje stejně na celém pokraji pánve; mezi východem a západem, mezi krajem brabantským a krajem flanderským je rozdíl v podkladě, který způsobuje i rozdíly reliefové.

Na sever od brázdy sambresko-maaské, v Brabantě, mizejí sice horniny starého masivu pod mladšími, ale nevzdalují se příliš od povrchu. Údolí řek Dendre (Dender), Senne (Zenne) a Dyle se v nich octly, hlou-

bíce se. Mohutná spousta starých hornin leží tedy pod povrchem v poměrně nepatrné hloubce; tento pevný podklad zachovává kraj vyšším. Ještě u obce St. Genesius Rhod (Rhode Saint-Genèse; 10 km jižně od Bruselu), jsou prvohory pouze v hloubce 75 metrů. Na tom podloží, které se čím dále k severu tím více hrouzí, spočívají ohromné spousty písku, které zaujímají celou severní část země. Z toho, že jsou tu tak na sobě položeny obě ty základní složky — pevný podstavec, který vychází na povrch, anebo se jen málo vzdaluje od povrchu na jihu, a mocné polohy písku, které pokrývají všecko na severu, — pocházejí povrchové tvary středobelgické.

Směrem k západu ve Flandřích se skladba mění. Podél artoiských zlomů se pevné okraje pánve rychle ponořují. Křída krajů Artois a Boulonnais se kvapen hrouzí pod stometrové až dvěstěmetrové nakupeniny písku a třetihorních jílů. Všechny ty mladé vrstvy se noří rychleji, nežli se povrch naklání; proto postupně vycházejí svou hranou, nejstarší na jihu, mladší na severu: písky stupně Landénien, flanderský jíl (Yprésien), potom čistěji a čistěji písečné polohy stupňů Panisélien, Bruxellien, konečně jíly a písky stupňů Tongrien, Rupélien a Diestien. Všechny tvrdé horniny jsou pohřbeny ve hloubce několika set metrů; tak v Ostende pronikla artéská studně do prvohor až po více než 300 metrech. Naproti kraji brabantskému, který je stavbou krajem vysokým, je kraj flanderský krajem nízkým; pevný podklad, odedávna pokleslý, je příliš daleko od povrchu, aby měl vliv na jeho podobu. Vedle toho měly na té sypké půdě tekoucí vody snadnou práci. Tak se vedle vysokých rovin brabantských vyvinuly nízké roviny flanderské.

Vysoké roviny. Vysokými rovinami protéká celá řada řek: Šelda, Dender, Zenne, Dyle, Geete; míří všechny do velkého žlabu Rupelu a Šeldy. Jsouce hluboce zakleslé, když dospějí k horninám starého podloží poblíž míst Lessines (Lessen), Halle (Hal), Quenast, Ottignies nebo Jodoigne, zato však se jejich údolí široce rozvírají, procházejíce pískem v severním Brabantu. Avšak jakmile opustíme jejich smavé nebo divoké krajinky a vystoupíme po svazích, ocitáme se opět v jednotvárnosti vysokých rovin.

Tato klidnost reliefu, odraz to vyrovnaných podob hlubokého podloží a vodorovnosti mladých vrstev, je ještě zesilována vlivem spraši. Tato spraš (limon), sypká hmota píščito-hlinitá, mocná dvacet metrů v Hesbayi, tenčí na západě, přikrývá skoro všude zemi. Ona tvoří půdu, která se vzdělává, po níž se chodí a jezdí, mazlavé, hutné bláto po dešti,

ztvrdlou, rozpukanou půdu, když je sucho. V podjeseni, když se vytrhává řepa a čekanka, se obtížně chodí po sprašových cestách; vozy se zabořují do kolejí. Spraš se prostírá po všech rovných částech, po všech hladkých prostorách, chybí pouze na nakloněných svazích, odkud ji proudící voda snesla. Pod jejím skoro spojitým příkrovem po vysokých pláních Henegavska (Hainaut) a Brabantu se všechny podoby vyrovnávají a otupují; měkké vlnění splývá se širokými kleslinami. Mezi lesnatou vrchovinou meziříčí Sambresko-maaského a mokrými nížinami flanderskými ty volné a rovné prostory otvírají širé obzory bez překážek; je to historická oblast velkých dopravních styků, cesta vojsk, bojiště národů.

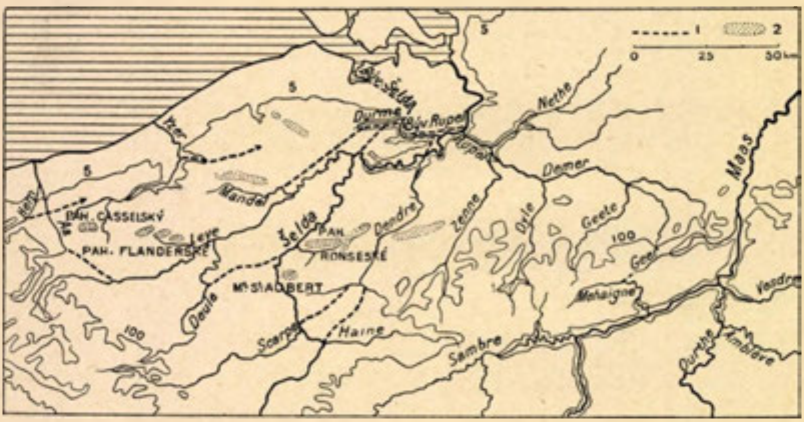
Nízké roviny. Na západ od Henegavska a Brabantu začínají velké, velmi nízké roviny, pokračující až na břehy Severního moře. Jíl a písek, písek a jíl, skoro všecko je měkké, skoro nic není pevného v půdě flanderské. Všechno se splošťuje, všechno se vyrovnává. Výdutě i vypukliny splývají v jedinou vlnivou plochu. Brázda říčních údolí se do ní jen maličko zarývá; oko stěží rozezná nějaké svahy. Do šíře ta údolí zaujímají ohromné prostory; pod Kortrijkem (Courtrai) dosahuje údolí řeky Leye (Lys) 11 kilometrů, kde nadmořská výška nepřekročí 20 metrů. V celém skoro úvodí yzerském, v severních Flandřích, na rovině dolnošeldské a rupelské, od Gentu až po Diest, vidíme stejně jednotvárné nízké úrovně; od Vilvoorde (Vilvorde) až poblíž Turnhoutu, v délce 50 kilometrů, není vyššího bodu než 20 metrů. Z jednoho úvodí do druhého přecházíme po předělech, jichž vůbec nepozorujeme. Všude před sebou máme obraz opravdové roviny; s vrcholku pískových chlumů, které nad ní tu a tam vyčnívají, přehlížíme nesmírný obzor, kde se nám zdá, že celá plocha se prostírá v téže úrovni.

Leckdy ta plochost připomíná hladinu vodní; taková je půda Přímořské roviny, která byla zatopena mořem ještě za historické doby, na počátku 5. století po Kr. Je stěží odvodněna a ční jenom o několik metrů nad průměrnou hladinu mořskou; nebýti však přesypů a hrází, které jí chrání, byla by zaplavována větším přílivem.

Pouze několik písečných pahorků, čnějících nad flanderskou rovinu, zpestřují pravidelný obzor. Lidová mluva je vyšňořuje jménem „hor" (bergen), ale nepřesahují celkem 150 metrů. „V protivě ke stejnosti nesmírně hladké plochy", praví Houzeau, „působí stejným dojmem jako La Fontainovy krtiny". Táhnou se od západu k východu zajímavou řadou, jež započíná na francouzském území vrchem Casselským, jejímž pokračováním pak jsou vrchy Cats (158 m) a vrchy Kemmelské, potom

vrchy Ronseské (Renaix), a již za Dendrou zakončují pahorky u míst Moerbeke, Wollezeel a Kester (Castre). Směr těchto skupin pahorkových se shoduje se směrem výchozů jednotlivých vrstev flanderské pánve, takže lze pomýšleti na nějakou čáru „břehů“, podobnou oněm, které tvoří základní povrchové rysy pánve Pařížské a pánve Londýnské. I v této modelaci skorem otřelé lze tedy znamenati vliv geologického složení.

Vývoj říční sítě. V celé této části Belgie je údolní směr od jihozápadu k severovýchodu určován celkovým sklonem třetihorních půd,



Obr. 13. *Vývoj říční sítě v dolní Belgii.*

1. Bývalý směr odtoku. — 2. Řady pahorků, bezpochyby stopy bývalých „břehů“.

který dovádí vody k pokleslé oblasti ústí šeldského a rýnského. Pozorujeme to usměrnění u mnohých řek nebo říčních úseků: horní Aa, Yzer, Leye, horní Deule, Šelda od Cambrai po Condé a od Espierres (Spierren) po Gent, Dender, Zenne, Dyle a Geete. Ale tato jednoduchá původní kresba není více neporušena; všelijaké proměny ve vývoji vodní sítě přiměly řeky, aby se místně odchýlily od své cesty a zahýbaly se v pravém úhlu, jak to pozorujeme u Šeldy, u řek Aa a Deule. Nadto však v nedávné době vývoje půdy bylo všeobecné odtékání k severovýchodu úplně zastaveno tím, že se vytvořila velká prohlubeň, kterou zaujaly Demer, Dyle a Rupel; tato příčná řeka přijímala i vody Šeldy a Leye, a vedla je na severozápad k moři až k velkým estuariím zeelandským. Antverpské Šeldy, směřující od jihu k severu, tehdy ještě nebylo. Jejím původem bylo mořské rameno, nynější Východní Šelda (Ooster Schelde), která počínala v nížině zeelandské. Tímto korytem postupovaly mocné přílivy

až k Rupelu a Šeldě, které byly svedeny k severu. Po dlouhou dobu si Šelda zachovala toto východiště; plynouc kolem místa, kde je nyní město Bergen op Zoom, a Tholenským průlivem, dováděla své vody až po ústí maaské. Teprve později, za středověku, nabylo převahy mořské rameno nazývané dnes Západní Šeldou (Wester Schelde nebo De Honte), a stalo se hlavním ústím velké flanderské řeky. (Obr. 13.)

Máme dojem, že je to říční síť ustavičně se měnící. Na té ploché a sypké půdě, kde se vodní brázda stěží hloubí a neustále rozšiřuje, dostačí nepatrné zapůsobení, aby byly porušeny povrchové poměry. Spousty říční vody se neúnavně znovu a znovu dávají do nejistého utváření povrchu, ničí břehy, přetínají meandry, posunují výspy. Všechny takové přeměny, dosvědčené množstvím historických dokladů, se stále dějí před našima očima, dokud umělé práce nedají pevnou a konečnou podobu stykům vody a země. Na širokém plochém dně svého údolí se svahy, jichž ani nepozorujeme, opisuje Leye neustále kličky, jež proud ustavičně přetvořuje; tím, že se jedna z jejích kliček rozvinovala na jih od Deynze, odvrátila tok dvou říček, Mandel a Kaele. Podél Šeldy od Wetteren po Dendermonde (Termonde) lze na kruhovitých sníženinách, protatých příkopy a výmoly, posetých rybníky se stojatou vodou, rozeznati směr několika opuštěných meandrů. (Obr. 14.)

Všechna ta široká, plochá a úzká údolí jeví na svém dolním průběhu osobitý rys, jsou totiž navštěvována mořským přílivem. Každé z nich se stává na konec mořským ramenem, které se dvakrát za den vzdýmá. Do málo zemí vniká moře tolika tepnami. Hrdlo šeldské je vstupní branou, odkud se příliv šíří do celého větvení říční sítě. Na Rupelu dosahuje rozdíl mezi přílivem a odlivem 3.50 m u Rumpstu, a šířka proudu se tu kolísá mezi 100 a 230 metry. Skrze Rupel postupuje do Nethy a za jejími 15 kilometry proniká Velkou Nethou (Groote Nethe) až po Boeckt a Malou Nethou (Kleine N.) až po Emblehem. Silný příliv je patrný na Dyle až nad Muyssenem (13 km od ústí), na řece Zenne až u mostu v Hombeeku (9 km od ústí). Na Šeldě nabývá ten zjev pozoruhodného rozsahu. Za nízké vody říční proniká příliv až k Rybářskému jezu u Gentu, to jest 92 kilometrů od Antverp; za velké říční vody se zastavuje u Wetteren. Na řece Durme postupuje až po Moerbeke, na 59 kilometrů od Antverp. Výška hladiny se mění o 4.50 m v Antverpách, o 2.77 m v Dendermonde, o 1.55 m při výtoku z Gentu. Šířka Šeldy se pohybuje mezi 175 a 250 metry u Mariakerke (pod Dendermondem), mezi 325 a 550 metry v Hemixemu nad Antverpami. Příliv se doslova řeky zmocňuje; naplňuje její koryto, mění úplně její ráz. V Dender-



Obr. 14. *Seldské údolí pod Wetteren, podle mapy Belgie v měřítku 1 : 40.000.*

Ploché dno pokryté loukami, plné odvodňovacích struh geometricky probíhajících. Na třech místech umělá úprava řečiště oddělila od hlavního koryta tři malé kličky. Dva velké opuštěné meandry na severním břehu svědčí o tom, že vývoj řečiště na těch plochých a málo soudržných půdách značně pokročil.

monde přináší desetkrát více vody, nežli má řeka, níže pod Antverpami stokrát. Jako koryto hluboké vody umožňuje tato řeka lodím před Antverpami ponor 5.40 m až 9.50 m. Všechny podmínky, které mohou vyplynouti z vývoje povrchu, se na tom místě sdružují na prospěch Antverp: příliv tu daleko vniká do nitra země, za estuariem pak je nízká niva, výsledek cyklu mocného odnosu, což způsobilo, že se tam k témuž východišti sbíhají všechny tepny říční sítě.

III. NIZOZEMSKÁ DELTA

Kraj, kde Šelda, Maas a Rýn ústí do Severního moře, tvoří odedávna oblast ustavičného klesání, na níž řeky nikdy nepřestaly kupiti své náplavy, ohromnou deltu, která v podstatě pochází z poslední doby třetihor a ze čtvrtohor.

A přece na té půdě štěrkovité a pískové pozorujeme působení i jiných činitelů fysikálních, nežli jsou řeky. Víme nyní, že povrch delty byl porušen nedávnými zlomy, souvisícími s hlubokým podložím, že tam skandinavské ledovce uložily své zeminy, zejména na severu, a že celý západ byl na čas ponořen do vod velké pobřežní laguny, jejíž uloženiny mořských jílů zčásti přikrývají uloženiny říční. Tyto rozmanité složky pomáhají vytvářeti základ i podoby té krajiny.

Řeky, náplavy a údolí. Zhruba se ta delta připravovala již v dávné době, jak jsme viděli, když jsme se zabývali vývojem německé mísy; ale nejmocnější přínosy jsou dílem pozdních dob svrchního pliocenu a spodního pleistocenu. Ardennský štěrk, snášený Maasou a Rýnem, se tu kupí spolu se štěrkem skandinavským, jejž tam valí ledovcové bystřiny. Jak praví nizozemský geolog Staring, „byl by Karel XII. mohl stejně dobře požadovati nizozemského území jakožto trosek Norska, jako ho později požadoval Napoleon jakožto rýnských náplavů".

Spousta štěrku a písku, tvořící tuto deltu, se k jihu a k východu zdvíhá do nadmořské výše 50 až 100 metrů; k západu a k severozápadu se zvolna níží až pod mořskou hladinu. Původně to byla vysoká spojitá plocha, po níž se řečiště posouvala. Ta spojitost nepotrvala. Řeky, jejichž průtok se zmenšil, se zaryly do půdy deltové vlivem snížení erosní základny; široká údolí se zřetelnými svahy se rozevřela a prohloubila, rozdrobujíce deltu v několik terasových úlomků. Tak se vyvinul základní topografický rys, totiž rozdíl mezi údolími a terasami. (Obr. 1. a 15.)

V údolích, která v těch sypkých půdách dosahují ohromné šířky,

ukládají rozvodněné řeky své sprašovité naplaveniny a bahno; odtud pocházejí ony hlinité roviny, doprovázející řeky na rozdíl od štěrku a písku teras. Doprovázejí Maas, Rýn, Ijsel, Vecht; na západ od Nijmegen a Grave se obě roviny rýnské i maaská spojují v jedinou, a Maas, Waal a Lek tudy plynou mezi dlouhými hlinitými ostrovy, jichž chrání hráze. Mezi údolími se vypínají zbytky teras; snižují se od východu k západu, klesajíce se 160 metrů u Bonnu na 80 metrů východně od



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 15. *Rýnské údolí na západ od Arnhemu, mezi Heelsumem a Doorwerthem.*
Vlevo lesnatá úbočí plošiny Veluwe, která ční nad údolí.

Roermondu, na 65 metrů východně od Venlo, na 40 metrů jihozápadně od Nijmegen, na 20 metrů východně od Utrechtu. Každý ten kus, obklopený rovinami a údolími, tvoří území velmi osobité: mezi Šeldou a Maasou jsou to Kempen; mezi Maasou a Rýnem jsou to štěrkovité terasy, táhnoucí se od Krefeldu k Nijmegen, ale pronikající jen málo na území nizozemské. Mezi Rýnem a Ijselem se pne plošina Veluwe. Mezi Ijselem a Emží se prostírá zvlněný kraj, který odvodňují přítoky Ijselu a Vechtu. Tak lze poznati v mezerách mezi velkými údolími trosky delty, rozeklané řekami. Terasy a údolí jsou dvě krajní podoby povrchové, velmi ostatně si blízké ve výškové stupnici. Dostačí však, aby pro rozdílné podmínky životní byly původem celého topografického názvo-

sloví. Označení výšin je velmi hojné: Hoogeveen, Hoogezand, Hoogwoud, Hoogland, a nejmenší vršek, čnějící nad údolí, se hned tyčí v horu: Bergen op Zoom, Sevenbergen, Hardenberg; koncovka berg je náramně častá v místních jménech nizozemských, a jen zřídka, vyjímaje oblast přesypů, se nevztahuje na nějaký vyšší bod štěrkové a pískové terasy.

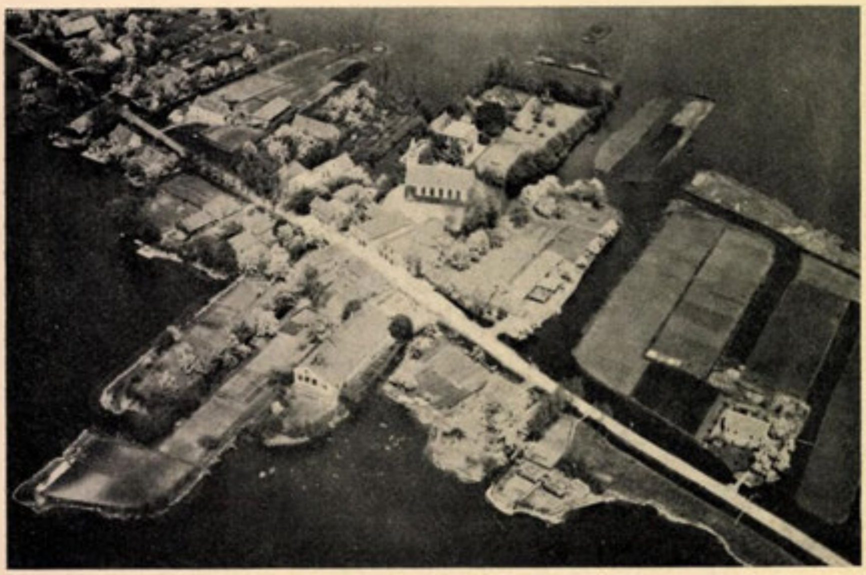
Bývalé ledovce, rašelina a spraš. Ledy přišlé ze Skandinavie během pleistocenu přikryly území nizozemské na sever od Rýna. Za jeho tok pokročily jenom mezi Nijmegen a Krefeldem. Tam dosáhly až údolí řeky Niers. Za západě docházely k Utrechtu, k Amsterodamu a Texelu. Jejich pochod zůstavil stopy. (Viz barevnou mapu.)

Pohybuje se po půdě štěrkové a písečné, setkávaje se s údolími Emže, Ijselu, Eemu a Rýna, led přerýval, přemíchával a zatlačoval před sebou povrchní zeminy; jeho tlakem vznikaly nakupeniny, vršky a pahrbky. Celá čára výšin, jeden to z nejvýraznějších povrchových tvarů nizozemských, mu děkuje za svůj vznik; můžeme ji sledovati v pahorcích u Gooi (východně od Utrechtu a západně od Amersfoortu) a v obrubě plošiny Veluwe (severně a východně od Arnhemu), shledáváme se s ní od Nijmegen ke Cleve (levý břeh rýnský), potom v Eltenbergu na sever od Emmerichu, (pravý břeh rýnský) a znova na levém břehu Rýna od Xanten po Krefeld. Ty růvky z písku a štěrku čnějí nad říční nivy; vystupují do výše 70 metrů v pahorcích u Gooi, 100 metrů jižně od Nijmegen, a dokonce i výše ve Veluwe a v Eltenbergu. Ježto jsou složeny z řady laloků, napadá nás, že je to čelná moréna; ovšem pohled na jejich ohraničené a porušené vrstvy nám dávají tušiti, že jde o morénu hrnutou; v obci Berg en Daal u Nijmegen můžeme v jednom lomě pozorovati lože jílová a hnědouhelná úplně vztyčená.

Zároveň jak tlakem své spousty ledové přemodelovával povrch, přinášel do kraje své vlastní uloženiny: hlubinnou hlínu, štěrk, písek, bludné balvany. Takových uloženin je ovšem hojnost jenom na sever od Vechtu. V malých množstvích ojediněle se objevují na ostrovech Texelu, Wieringen a Urku; ale krajinnou složkou je jejich výskyt pouze v provinciích Drente, Friesland a Groningen. Uprostřed Drente pokrývá ledovcová hlína smíšená se štěrkem širé prostory; jejich hloubka často přesahuje deset metrů. Bludnými kameny je kraj poset, v Drente jich mnoho poskytlo staviva k megalitickým pomníkům, zvaným Hunebedden (hunské, obří hroby).

Na území ledem vyklizeném povstala rašeliniště. Vody tajících ledovců a vody stále plných řek vyhloubily ve štěrku a písku široká koryta, špatně odvodňovaná; rákos, ostřice, lekníny a mechy, napěchované v těch močá-

lech, poskytly hmot pro silné vrstvy rašeliny (veen). Mimo údolí, na plošinách, neděje se odtok vody lépe, neboť mu vadí spleť pahorků a kotlin; i tam vznikla rašeliniště. Nízké rašeliniště a vysoké rašeliniště, hoogveen a laagveen jsou jedním z nejosobitějších rysů nizozemské krajiny. Pozorujeme je již na jih od Maasy v Peelu, ale převahy nabývají na východ od Ijselu, v provinciích Over-Ijsel a Drente, kde ledovce prodlévaly nejdéle. Velká rašeliniště bourtangeská (Bourtanger



(Foto Koninkl. Luchtvaart.)

Obr. 16. *Vesnice uprostřed rašelinišť poblíž města Gouda (Jižní Holland).*

Moor) jsou opravdovou přirozenou hranicí mezi Německem a Nizozemím; přispěla mocně k politickému osamocení Nizozemí. (Obr. 16.)

Ledová doba, vyznačující se vlhkým podnebím, byla přerušována obdobími sucha, za nichž na půdě téměř prosté rostlinstva vítr zdvíhal prachové víry; ten prach, nahromaděný v oblasti ledovcových zemin a přenášený k jihu, potom přemíchaný proudící vodou, skládá sprašové (lössové) polohy. Spraš vystýlá svahy veluweské u Arnhemu, pokrývá východní úbočí teras od Nijmegen až po Goch, zvláště pak se prostírá na vysokých rovinách brabantských, hesbayských, limburgských a v pruském Porýní. Je to hlína silná leckdy i 10 až 15 metrů, bohatá složkami vápencovými, skýtá proto pásmo úrodných pozemků, které se táhne na jih od štěrkové

a písečné oblasti velké delty. Není však omezena na střední Belgii a jižní Nizozemí; přes celou Evropu, od Henegavska až do Slezska, tvoří dlouhý pruh dobré půdy na styku rovin a vysočin.

IV. POBŘEŽÍ

Jak belgická rovina, tak nizozemská delta, všechny ty nížiny se u Severního moře končí plochým břehem, nestálou hranicí mezi vodou a souší. Nynější poloha toho břehu je jen nejposlednější z mnoha obměn, které skládají jeho dějiny. Neustálé poklesávání půdy způsobilo po několikráte, že se moře vrátilo na nejnižší části roviny. Ve velmi nedávném oddíle pleistocenu pokrýval mořský přestup ještě obojí Holland i sousední díly Fríska a Zeelandu; na tom pokleslém dně byla rozsáhlá laguna, liman (Haff). Podle toho, jak se kolísala mořská hladina, přijímala buď tato laguna, uzavřená valem přesypů, volně mořskou vodu, anebo se vracela k poměrům suchozemštějším; odtud pocházejí střídavě polohy hlinité a polohy rašelinné. Na vnitřním okraji laguny, kam moře postupovalo řidčeji, nacházíme spolu s mořským jílem a nad ním toliko jedinou vrstvu rašeliny, mocnou 8 metrů severovýchodně od Waverveenu. Na vnějším okraji, více vydaném přecházení moře, se ukládání rašeliny zastavilo, potom opět započalo; u Zwammerdamu vidíme nad mořským jílem vrstvu rašeliny, potom opět mořský jíl (1.30 m), potom zas rašelinu (4 m), konečně jíl říční (3 m). V Zeelandě, kde se stékají velké řeky, pozorujeme již mnohem více episod říčních; nad mořským jílem, zvaným také klei, leží vrstva rašeliny, silná 0.75 m až 2 metry, vrstva písku a jílu estuariového, konečně pak poloha písku říčního, 20 až 45 metrů hluboká. Okolnost, že povrch nejmladší ze všech těch uloženin je poblíž nynější hladiny mořské, hned nad ní, hned pod ní, dokazuje, že od uložení starších ten kraj ještě poklesl. Kolísání je tu ustavičné, nestálost tu panuje.

V nynější době rýsuje ten břeh, příklad to velmi pokročilého upravení, v délce více než 1000 kilometrů velké pravidelné křivky; takové je mořské pobřeží od Pas de Calais až po Jutsko. Po celé té délce je pobřežní val přesypů, který tu skoro všude tvoří mořské průčelí; je to písková hradba, vysoká 30 metrů u flanderského Coxyde, široká 1500 metrů u Knocke, pouhých 50 metrů u Blankenberghe. Zeelandská estuaria jej drobí v ostrovy, pokračuje však v Hollandě od Hoeku van Holland až po Helder. Těsně u Haarlemu skýtá jeho vrcholek, 60 metrů vysoký, překrásný pohled na rovinu, na její zahrady, poldery a obce až po předměstí amsterdamská. Za Helderem pokračuje řetěz přesypů k severovýchodu po



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 17. *Přesypy u Westkapelle (Walcheren).*

Písek přesypů je posázen oyaty; napravo ochrana břehu, nalevo vzdělaná niva, jíž přesyp chrání.

fríských ostrovech Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog a Rottum (Rottumeroog). Na první pohled se přesypy jeví jako změť písečných pahorečků, rozházených nepořádně jeden vedle druhého; jsou porostlé travinami s podzemním stéblem, oyaty (Psamma arenaria), které ustalují jejich pohyblivost. Ve skutečnosti však v kleslinách, které ty pahorečky oddělují, lze postřehnouti skorem napořád usměrnění od západu k východu. V těch vlhkých kleslinách, jimž ve Flandřích říkají pannen (pánvice), nalezne rostlinstvo více vláhy a více záštity nežli na povrchu přesypů; stromy, a to topoly, břízy a olše, se tu seskupují v malé háje, křoviny a popínavé rostliny tam často skládají husté houštiny; v zimě se tu voda rozlévá v močály, do nichž přicházejí píti rackové a stěhovaví ptáci.

Ten pravidelný břeh s přesypovým valem se vytvořil nedávno. Jeho písek pochází z rozpadu francouzských útesů a začal se tu kupiti teprve, když se otevřelo Pas de Calais. Všechny ty zeminy byly uchopeny proudem a ubíraly se úžinou do jižní části Severního moře, kde vytvořily dlouhé pruhy flanderských výsep; voda je vyvrhla na pláž a vítr je pak zanášel do vnitra země. Lze pozorovati, že právě na konci výsep se na pobřeží rozkládají nejširší, nejvyšší a nejlépe živené části přesypového pásma. (Obr. 17.)

Ta křehká hradba písková není věčnou hranicí mezi vodou a zemí. Často se na některých místech moře útočně vracelo a ještě stále vrací. Hrdla řek, zvláště pak ústí rýnská, jsou průlomy pro nápor mořských vln. Příliv tam vystupuje velice vysoko. Kdežto průměrný rozdíl mezi přílivem a odlivem nepřesahuje celkem 1.25 m v Helderu a 1.70 v Hoeku van Holland, dosahuje 3.53 m ve Vlissingen, 3.85 m v Terneuzen, 4.33 m v Bathu, 3.45 v Tholen; na jaře jsou ta čísla ještě větší. Tyto velké změny vodní hladiny, spolu s prudkými přílivovými proudy otřásají bahnitou a nezpevněnou půdou břehů. I když jsou tu hráze, mohou často podemlíti jejich spodek; odtud pochází časté boření břehů, které se v Zeelandu všelijak jmenuje: grondbraak, val, grondval, slikval, dijkval (grond = země, val = pád, slik, slijk = bahno, dijk = hráz). Ze všech těch událostí největší pohromou, jakou dějiny zaznamenaly, byla ona, při které vznikl Biesbosch. Na počátku 15. století se při ústí maaském prostíralo dobře vzdělávané území, zvané Waard, mezi obcemi Heusden, Gorinchem, Dordrecht a Geertruidenberg; na všech stranách je obklopovaly hráze. Poněvadž se tu velmi horlivě dobývala rašelina, vzniklo příliš mnoho prohlubenin, čímž byla zeslabena soudržnost chráněných pozemků a ohrožena také pevnost hrází, které jim byly oporou. Opětovný útok silných přílivů učinil

tu osudné průlomy; v létech 1374, 1376, 1377, 1379, 1393 a 1396 byly povodně, aniž se něco učinilo na ochranu proti nim. Vrcholem neopatrnosti bylo, že dopustili, aby se rozevřela zátoka v měkké půdě ostrova Overflakkee, který byl patrně od mořské strany ochranou polderů waardských. Tato zátoka byla cestou, kterou se dne 18. listopadu 1421, v den svaté Alžběty, vrhly spousty vody a zatopily celé zázemí, jímž otřásly již předcházející povodně. Za této katastrofy vzniklo nové mořské rameno,



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 18. *Biesbosch u Williamsdorpu.*

Hollandsch Diep; velká část Waardu zmizela pod vodou. Z toho území, kdysi vzdělaného a zalidněného, zbývá jen asi patnáct čtverečních kilometrů, rozdrobených asi ve sto ostrůvků; celý ostatek je dnes neurčitou prostorou mokré půdy a bahnitých koryt, jemuž se říká Biesbosch, to jest rákosový les. Osmadvacet vesnic bylo zahubeno; dvě města byla krutě postižena, z nichž jedno, Geertruidenberg, se nikdy více nepozvedlo, kdežto druhému, Dordrechtu, se život vrátil. (Obr. 18.)

Také třaslavá ohrada přesypová musí snášeti strašlivé nárazy. Na některých místech odolává. Západně od Dunkerque (fl. Duinkerken) flanderské výspy chrání přesypů a dokonce je živí pískem. Když však přestanou, nemají přesypy více záštity proti moři. Na východ od Ostende zaznamenávají dějiny, že břeh opět a opět ustoupil. Ostende se musilo

několikráte posouvati: roku 1334 zničilo moře jeho starý chrám; roku 1395 se část jeho obyvatel musila utéci dále do země. Poněvadž mezi Wenduyne a Heystem není ochranné písečné výspy, bijí vlny přímo do pláže, a to s největší silou. Blankenberghe je vydáno velkému nebezpečí. V Kadzandu by asi nic nezbylo z přesypů, kdyby byli neobrnili břeh hroty a koly. V Hollandě, mezi Hoekem van Holland a Scheveningen, břeh neustále ustupoval po celé 17. a 18. století; před Mosselputem činil ten ústup 315 metrů mezi rokem 1611 a 1711, 265 metrů mezi rokem 1712 a 1737, 70 metrů mezi rokem 1738 a 1800. Jiná pozorování ukázala, že v letech 1843 až 1890 zatlačilo moře o více než 15 metrů úpatí přesypů. Proto také celému tomu břehu se dostává stálosti pouze ustavičnými umělými pracemi ochrannými.

Vznik Zuiderzee je složitějším příkladem mořské útočnosti. Skládá se ze dvou hlavních episod, z nichž jedna je předdějinná, druhá spadá do doby zcela historické. První bylo prolomení přesypové čáry, která se rozpadla v několik ostrovů, a moře vniklo na mělčiny Waddenzee; to vše již bylo hotovou věcí za římské doby. Vedle toho víme, že v téže době a za nejdávnějšího středověku byla na místě jižní části nynějšího Zuiderzee širá vodní rozlitina, zvaná jezerem Flevo; to jezero mělo odtok do Waddenzee, zvaný Fli nebo Vlie, po němž pluly čluny. Druhou episodou byla přeměna jezera v širokou mořskou zátoku, když byly zatopeny nížiny, po nichž teklo Fli; musíme míti za to, že byla provedena poznenáhlu. Dějiny se zmiňují o tom, že moře postoupilo v letech 1170, 1237, 1250 a 1285; zdá se, že poslední postup, který rozevřel široce Zuiderzee, se udál koncem 14. století.

Tak tedy přirozené upravování, které převládá na všech březích, nevytvořuje podob stálých. Moře se vrací do krajů, které bychom mohli pokládati za ustálené; vrhá se do estuarií, prolamuje přesypy, postupuje leckdy hodně daleko do vnitrozemí. Je nesnadné rozhodnouti, zda ty mořské nájezdy jsou jenom místními zjevy, či zda spíše nesvědčí o ustavičném poklesávání země.

KAPITOLA DRUHÁ

ZÁPAS S VODOU

Kraje na březích Severního moře ve Flandřích, v Zeelandě, v Hollandě a Frísku zaujímají velmi zvláštní a zajímavé místo v dějinách lidské vzdělanosti. Je-li pravda, že člověk může si sám vytvořiti své zeměpisné prostředí, pak můžeme říci, že jsou dílem lidským; neboť člověk je zachránil z vod, on také jich každodenním úsilím proti nim hájí. Boj je veden na trojí frontě, proti třem nepřátelům: proti moři, proti řekám a proti močálům. (Obr. 1.)

Spojencem vody je tu půda, která je nízká, plochá a měkká. Úroveň země je totiž velice nízká, nižší než někdy hladina mořská a než hladina řek. Na Přímořské rovině flanderské je výška půdy stále pod průměrnou úrovní přílivu; nebýti hrází a přesypů, každý příliv by ji zatopil. V Nizozemí, nebýti hrází, by stihl stejný osud dvě pětiny státního území. Nesmíme také zapomínati na poryvy západního větru, který zdvíhá dlouhé vlny na rozbouřeném moři a tím zvětšuje ještě rozsah přílivu. Občas ty vody dosáhnou neočekávaných výšek a ponořují pozemky, které byly považovány za bezpečné. Dne 13. a 14. ledna 1916 vystoupil příliv na ostrově Marken o 32 cm nad nejvyšší hladinu dosud pozorovanou; na sever od Amsterdamu zaplavilo moře 15.000 hektarů. Hrdla řek jsou průlomy, jimiž nebezpečí proniká do vnitra země. Nizozemci nazývají „neblahými“ poldery, které jsou často obětí útoků, kde náklad na obranné práce je nad síly majetníků a stát musí přispívati k jejich udržování; největší počet takových polderů leží podél mořské Šeldy neboli Hontu (de Honte). I říční voda tu teče výše, než je povrch země. Řeky tu totiž plynou deltou, kde jejich proud je pomalý, a proto ukládají náplavy a zvyšují si řečiště. V takovém řečišti je jejich umístění nestálé; když se rozvodní, rozlévají se po nížinách. Podél Leku pozemky, jejichž výška je menší nežli průměrná hladina vody v létě, začínají u místa Wijk bij Duurstede; podél Waalu ještě východněji, již u Ochten. V obojím případě, nechť jde o příliv nebo o velké řeky, musí lidé, kteří chtějí bydliti na březích, budovati hráze, aby vodě zahradili cestu. I potom však za

hrázemi zůstává nehybná voda na plochém dně, voda, jíž žádný sklon nerozproudí, jako jsou močály na východním lemu Přímořské roviny anebo rašeliniště ve Frísku a v Hollandě. Jak ji lidé mají odvésti do vyšších krajů, jež je obklopují, ne-li tak, že ji uměle vyzdvihnou?

Ani země sama, jíž jest chrániti proti vodě, nemá soudržnosti. Písek, hlína a rašelina jsou snadnou kořistí erose. Bouře často vyhřezne bok přesypů; podemílá rašelinné břehy, jako na příklad na ostrově Schoklandu v Zuiderzee, z něhož musili býti obyvatelé vystěhováni v letech 1859 a 1860. Vedle toho se mořská voda vsakuje do písečných vrstev přímořských niv a hrozí rostlinstvu smrtí; jest nutné organisovati odvodňování, aby byla zachována rovnováha mezi vodou vnější a vodou vnitřní. Rovněž vidíme, jak voda říční pomalu sestupuje do pobočních kleslin. I mimo rozvodnění se přirozeně tvoří močály; má-li se zabrániti ustavičné povodni, je nezbytné odvodňovati.

Aby se člověk mohl usaditi a žíti v pokoji, musí chrániti své země proti moři, proti řekám a proti močálům. Proti moři není ten boj pouze obranný; často končí tím, že se dobude nových zemí. Proti řekám zůstává skoro napořád jen obranný, neboť se omezuje na to, aby jim dal řečiště přesně ohraničené a jednou pro vždy ustálené. Proti močálům je zápas střídavě obranný i útočný: záleží nejprve v tom, že se voda vytlačí, potom že se brání, aby se nevrátila.

I. ZÁPAS S MOREM

Obrana proti moři. Všechny ty nížiny, ustavičně vydané mořským přestupům, mají v přesypech přirozenou hradbu. Všude, kde jsou přesypy souvislé a vysoké, zajišťují jim skoro úplnou ochranu. Že se Přímořská rovina flanderská osídlila tak rychle naproti ostatním rovinám nizozemským, za to děkuje té okolnosti, že tu stále byla přesypová zeď, která jí dodávala bezpečnosti a která nevyžadovala takořka žádných prací udržovacích. Bohužel jsou jinde v čáře přesypů průlomy leckdy velmi široké. Z 530 kilometrů pobřeží zeelandského může jich pouze 50 spoléhati na tuto ochranu (7 v Zeelandských Flandřích, 26 na ostrově Walcheren, 17 na ostrově Schouwen); všude jinde, na 480 kilometrech, závisí blaho zemí na mohutných stavbách.

Nejdramatičtější boj je bojován od věků na západním konci ostrova Walcheren, jehož hájí proslulá hráz u Westkapelle. Mezi Šeldou Západní a Šeldou Východní trčí do moře jako vlnolam uprostřed strašlivých vod; podél břehu, jehož nechrání výspy a pláže, běží Oostgat, koryto

hluboké 10 až 30 metrů, na němž bouře zdvíhá obrovské vlny. Dějiny připomínají četné útoky, po nichž následovaly průlomy, roku 1408, 1422, 1530, 1808. Od 17. století odnášelo moře ostrov po kusech: 700 metrů mezi Zoutelande a Westkapelle, 850 před Domburgem. Člověk tu žije v ustavičném poplachu; za starých časů, jakmile se rozšířila zpráva, že je hráz proražena, se sjížděly ihned dlouhé řady velkých vozů naložených otepmi chrastí, jimiž se otvor ucpával. Teprve během 19. století byla vybudována a postupně upevněna nynější hráz, široká 100 metrů, dlouhá 3800 metrů, vyčnívající 8.50 m nad mořskou hladinu za odlivu a 4.80 m za největšího přílivu. (Obr. 17.)

Na sever od Zeelandu, od Hoeku van Holland až po Helder, se táhnou přesypy po pobřeží, mají však slabá místa, jež musila býti opevněna; tak u Petten, na severozápad od Alkmaaru, učinila bouře průlom, i musila býti vystavěna mohutná kamenná hráz, dlouhá přes 5 kilometrů, zvaná Hondsbossche. Ve Fríském souostroví, složeném z kusů roztrhaných přesypů, závisí samo bytí ostrovů na pevnosti pískové hradby. Ameland zůstává neporušený jenom zásluhou obranných prací. Na Vlielandě příboj prorval v letech 1850—1851 přesypy na třech místech a skoro roztrhal ostrov na kusy; díry musily být ucpány a úpatí přesypů v délce 9 kilometrů obrněno hroty ze dřeva a kamení.

Za přesypové čelo vniká moře estuarii a zátokami daleko do země po hlinitém dně bývalé laguny; tam jest hájiti druhého břehu, drahocenného pro úrodná pole, která jej lemují. Na jeho obranu je bojován nejtužší boj, poněvadž v tomto zápase nemá člověk více žádného přirozeného spojence. Měl-li ten břeh býti upevněn, musil býti vystavěn. Na březích Zuiderzee skoro všude hranice mezi zemí a vodou byla určena člověkem. Uprostřed zálivu ční ostrov Urk, skoro umělé dílo, jehož zdi převyšují vodu o několik metrů; také ostrov Marken odolává bouřím jenom svou zděnou výztuží. Skoro všechny zeelandské ostrovy jsou podobně umělými díly. Povstaly z kusů země, ležících vedle sebe, jež během století byly spolu sloučeny a opevněny. Při pohledu z vnějška strmí nad moře jako kamenné tvrze; plujeme-li vodami zeelandskými, končí se nám obzor na těch hutných a zavalitých hradbách, pouze hroty věží a vrcholy stromů nad ně vyčnívají. Vystoupíme-li na břeh, máme dojem, že jsme ve válečném pásmě; podél železniční trati, která na Walcheren vede z Middelburgu do Westkapelle, jsou u každé hráze, kterou železnice přestupuje, přichystány předem trámy na stavbu ohrad při povodni. (Obr. 19. a 20.)

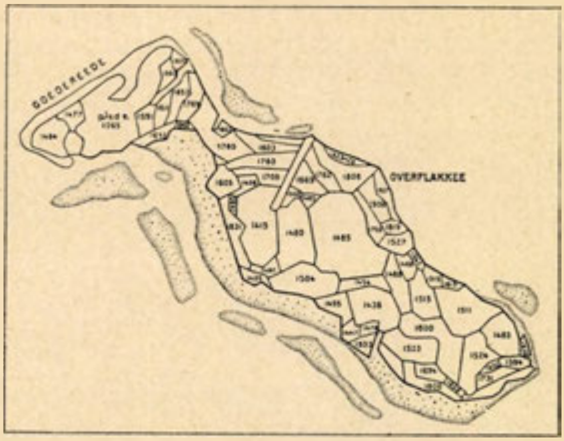
Půda moři urvaná. Všechny stavby, které člověk buduje, mají za účel chrániti půdy, jíž na vodě vydobyl. Velká část země vznikla takovým postupným zvětšováním na újmu mořských naplavenin. Před našima očima se ukládají nové náplavy a přichystávají nové výboje.

Pobřežní obyvatelé znají dobře vznik těch uloženin; pozorují a jmenují jednotlivé odstavce toho ukládání. Když pohlédneme s nějaké hráze zeelandské nebo fríské na pláž za odlivu, vidíme zřetelně mezi hrází a vodou dva zcela různé pásy. Dále od nás, blíže k vodě, je pláž bahnitá a šedivá, jejíž povrch se na slunci leskne. Den jak den ji moře přikrývá a odkrývá; jmenuje se slikke. Blíže k hrázi je vyšší pás, pokrytý hustou a nízkou travou, po němž se rozlévá pouze příliv za vysoké vody; takovým slaným lukám se říká schorren v Zeelandě, gorzen v Hollandě, kwelder ve Frísku, biezen na březích provincie Over-Ijsel, wierwaarden podél Zuiderzee. Zaujímají za hrázemi přes 8000 hektarů v Groningen, 7200 v Zeelandě, 300 v Severním Brabantu a Severním Hollandě, 2200 ve Frísku; znamenají dosti pokročilý stupeň zpevněné půdy, aby se tam mohly pásti ovce a aby se v brzku mohly proměniti v pole, až se ohradí hrázemi. V Zeelandě mají za zralý pro ohrazení každý kus schorre, čnějící 30 až 50 centimetrů nad obyčejný příliv, když jej tedy zaplavují pouze velké přílivy jarní. Jsou-li obehnány hrázemi, dávají dlouho krásnou úrodu bez hnojení. Proto také o vlastnictví těch žírných pozemků bývaly spory. Roku 1844 si na ně činil nárok nizozemský stát podle práva francouzského. Ale od roku 1870 se vzdává všech nároků ve prospěch soukromých vlastníků. Naproti tomu v Belgii jsou schorren majetkem veřejným. Stát je postupuje jednotlivcům nebo společnostem, které si je ohradí a těží z nich.



Obr. 19. *Zeeland koncem 14. století, podle Blinka.*
Čárkovaně je označeno území, které bylo již chráněno proti moři koncem 14. století. Vytečkována je hranice území nynějšího.

Jenom zabráním a ohrazením takových schorren a mořských náplavů vznikla většina přímořských pozemků ve Flandřích, v Zeelandě, v Hollandě a ve Frísku. Každá provincie má své pohnuté a rekovné dějiny, o nichž nás zpravují staré doklady a které se u všech opakují. V Zeelandě a v Hollandě si můžeme vybrati nejpozoruhodnější příklady. V samém Zeelandě je 9.000 hektarů vyzískáno na moři, ale 28.000 hektarů naproti tomu moře urvalo. Každá část země je tu spojením ostrůvků, které poznenáhlu spolu splynuly. (Obr. 19.) - Zeelandské Flandry jsou spojitou provincií teprve od té doby, co byly vysušeny průlivy oddělující původní ostrovy: Kadzand, Biervliet, Axel, Zaamslag, Hulst. Byla tu mořská ramena, táhnoucí se od severu k jihu (Saaftingen, Hellegat, Zoutvliet, Braakman, Beverne). Jedno z nich, Braakman, dělí dosud ve dvé Zeelandské Flandry. - Jádro ostrova Walcheren se skládá ze 4 ostrovů, spojených hrázovými pracemi. Noord Beveland, zatopený r. 1532, byl skoro celý získán zpět. Na počátku 13. století se Zuid Beveland rozpadal v několik ostrovů; zelená kleslina, na níž dosud je dlouhé vodní rameno Schengen na sever od Goesu, byla ještě za středověku průlivem, jímž pluly koráby z Middelburgu do Antverp; roku 1480 již tu veškerá plavba přestala. Šest ostrovů, oddělených ještě od sebe začátkem 13. století, skládá území ostrova Schouwen. Duiveland pochází z řady spojených aneksí kolem původního polderu Vierbannen. Tholen je bývalá skupina pěti malých ostrovů, které byly ještě samostatné ve 12. století; na rozloze 10.745 hektarů má 59 kilometrů mořských hrází a 125 kilometrů hrází vnitřních. Roku 1907 byl ostrov Sint-Filipsland připojen k pobřeží Severního Brabantu a stal se poloostrovem. Ještě zcela nedávno byly Goedereede a Overflakkee, tvořící dnes jeden ostrov, rozděleny průlivy Schorrezee a Hals.



Obr. 20. *Postupné zabírání ostrova hrázemi (ostrovy Goedereede a Overflakkee v Jižním Hollandě), podle Blinka.*

Číslice označují roky, kdy byly vytvořeny jednotlivé poldery. Tečkované plochy jsou území za odlivu odkrytá.

(Obr. 20.) Voorne a Putten, dnes ostrov jediný, byly kdysi odděleny širokým bahnitým průlivem Bornisse, který byl zahrazen během století 16. a 17. Ostrov Voorne sám vznikl roku 1356 z polderu Oudenhorn, kolem něhož se postupně nalepovaly jiné země. Ostrov Rozenburg s městem Hoek van Holland pochází také z kusu země urvaného moři, rovněž i ostrov Dordrecht, pracně znova vytvořený z trosek uniklých velké povodni roku 1421. Tak tedy vidíme, jak v tisícerých proměnách přes útočné návraty moře se země pomalu buduje a vynořuje z vod.

Každý příliv dále přináší svůj nehmatatelný náplav; co rok se objevují nové schorren, čekající, aby byly obehnány hrází. Na celém jižním břehu šeldském, v Zeelandských Flandřích, je asi dvacet tisíc hektarů zralých: od počátku 20. století tam vznikly nové poldery podél Braakmanu a kraje u Saaftingen. V průlivu oddělujícím Zuid Beveland od Severního Brabantu pokračuje ohrazování tak rychle, že ten ostrov brzo splyne s pevninou. Ve fríských vodách je ostrov Ameland ve spojení s pevnou zemí od roku 1872; přes mělčiny (Friesche Wadden) byla vystavěna hráz dlouhá 8400 metrů, převyšující o 50 centimetrů úroveň přílivů. Očekává se, že způsobí usazování země a že se wadden amelandská a terschellingská sama promění v pevnou zemi; a opravdu lze pozorovati, že zanášení tu činí pokroky. (Obr. 21.)

Vysušování Zuiderzee. Ze všech podniků, o které se lidé dosud pokusili, aby odňali půdu moři, se žádný smělostí a velikostí nevyrovná vysoušení Zuiderzee. Nizozemská vláda se ve skutečnosti rozhodla anektovati dvanáctou provincii, když, prováděje ustanovení zákona ze 14. června 1918, nařídila, aby práce byly započaty v červnu 1920. Zuiderzee, jižní moře Frísů, se ve 14. a v 15. století stalo námořní cestou do Amsterdamu. Když vzrostla lodní tonáž, bylo koncem 19. stol. opuštěno, a lodi plují umělými průplavy, umožňujícími větší ponor; dnes je pouze rybářským lovištěm, do něhož zajíždějí malé příbřežní čluny. Myšlenka uzavříti je hrází a vydobýti je z vod pochází z první polovice 19. století; plán, který vypracoval Van Diggelen, inženýr Waterstaatu ve Zwolle, způsobil tolik hluku, že si vláda roku 1849 od něho vyžádala zprávu. Po dlouhých studiích a vášnivých sporech byl vysušovací plán úředně přijat roku 1894. Záleží v tom, že Zuiderzee bude zahrazeno třicetikilometrovou hrází, která půjde od polderu Anny Pavlovny (Anna Paulowna Polder; východní břeh Noord-Hollandu) přes ostrov Wieringen a bude končiti u Zurigu na východním břehu zálivu. Uvnitř takto uzavřeného Zuiderzee se ohradí a vysuší čtvero území: 1. mezi Wieringen a pobřežím u Medem-

bliku (Wieringermeer); 2. de Hoornsche hop na jih od Enkhuizen až po ostrov Marken; 3. jih zálivu od Muiderbergu až po Keteldiep; 4. severovýchod zálivu, od Lemmeru až po Blokzijl, při čemž se zaberou



Obr. 21. *Fríské Wadden a plán vysušení Zuiderzee.*

1. Pod hladinou mořskou. — 2. Od 0 do 5 metrů hloubky. 3. Více než 5 metrů hloubky. — 4. Území příštích polderů. — 5. Hráze. — Čárkovaná úsečka mezi Wieringen a Zurigem značí místo hráze, která bude uzavírati Zuiderzee. Vytečkované plochy jsou za odlivu bez vody.

ostrovy Urk a Schokland. Tak zůstanou uvnitř Zuiderzee, mezi těmi čtyřmi poldery, vodní prostory, po nichž budou Kampen, Amsterdam a Enkhuizen ve spojení spolu i s vodami frískými; bude to ve skutečnosti sladkovodní jezero, jehož hladina bude udržována vyšší, nežli jsou velké poldery severohollandské a fríské, a které bude moci v zájmu země-

dělství i plavby dodávati v létě příspěvek sladké vody. Vysušené území bude míti celkem 211.000 hektarů (o 30.000 ha více než Zeeland). (Obr. 21.) Výhody tohoto výboje budou mnohé. Zuiderzee se stane vnitrozemským jezerem a bude tak navždy zbaveno bouří, které opět a opět, zejména pak v letech 1825 a 1916 pustošily jeho břehy. Usnadní se odtok vod z pobřežních krajů. Získá se úrodná půda. V opaku k mínění některých odpůrců, kteří mluvili o bezcenných bařinách, budou to orné pozemky nejlepší jakosti na třech čtvrtinách vysušeného dna. Sondováním a rozborem půdy ukázal Van Bemmelen, že ze 157.000 hektarů, které zkoumal, je 108.000 pokryto vrstvou dobré hlíny, hlubokou přes metr, 5500 štěrkem, a ostatek rašelinou a pískem. To jsou okolnosti připomínající žírné půdy polderů na řece Ij, severozápadně od Amsterdamu. Má se za to, že práce budou trvati 32 let, a že, jak budou postupně dokončovány, bude se moci ročně přiděliti 10.000 hektarů hodících se ke vzdělávání, s průplavy, příkopy, cestami a mosty. Provincii Zuiderzee bude lze srovnávati se Zeelandem co do povahy půdy a zemědělské hodnoty. Ale Zuiderzee bude míti dvojí přednost: především bude rozsáhlejší, potom bude lépe položeno, bude omýváno klidnou vodou, kdežto Zeeland je stále vydán bouřím svých rozkotaných mořských ramen. Nizozemí tak zvětší svou rozlohu neválečným záborem, nejvelkolepějším, jaký provedlo na své půdě.

II. ZÁPAS S ŘEKAMI

Samo o sobě živí Nizozemí jen malé řeky, z nichž není strachu. Zato však je průchodištěm mohutným tokům, vznikajícím v cizině, které na půdě nizozemské ústí do moře. Jak se nejčastěji stává v deltách, mají Rýn a Maas, když se rozvodní, ba leckde i za průměrného vodního stavu, vyšší hladinu než krajiny, kterými tekou; nebýti hrází, byly by ty krajiny skoro ustavičně zatopeny.

Na Maase u Mooku a na Rýně již u Weselu začínají vodopisné poměry deltové. Od Mooku k Megen teče Maas krajem, jehož výška je 5 až 10 metrů + A. P.;*) od Megen po Heusden 1 až 5 metrů. To je úroveň mnohem nižší nežli hladina řeky v některou dobu; tak u Grave, kde je průměrná výška zimní vody 7.75 metrů, maximum povodně roku 1882 dosáhlo 11 metrů + A. P. a převýšilo tak o celý metr nejvyšší výšku

*) Výšky se v Nizozemí měří vzhledem k rovině označující průměrný vodní stav v přístavu amsterdamském. Hypsometrická nula nizozemská je tedy nula stupnice amsterdamské *(Amsterdammer Peil);* označuje se začátečními písmeny A. P.

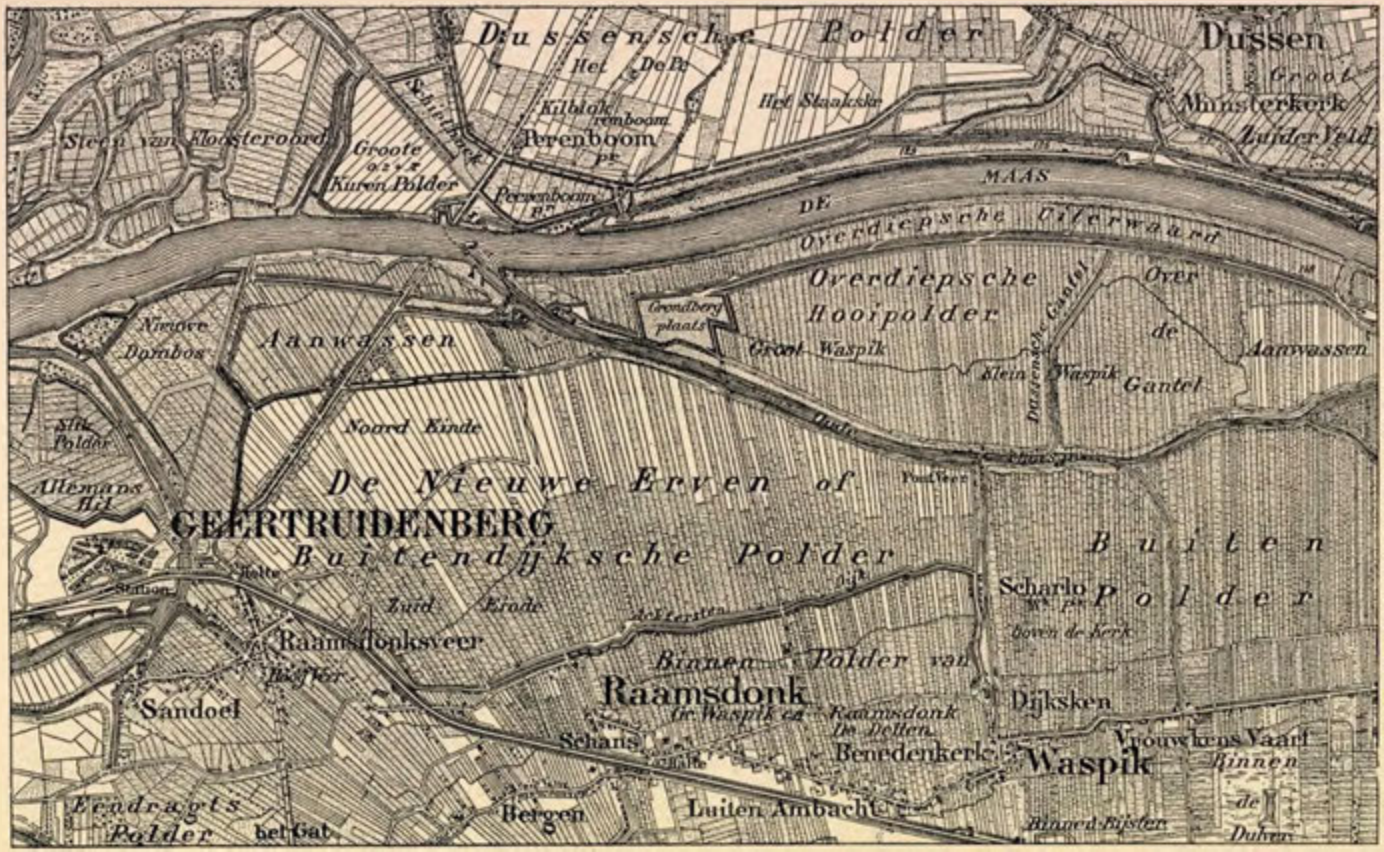
pobřežního kraje. Proto je zapotřebí hrází, které v Grave zbudovali až do výše 11 m + A. P. Od Mooku jsou hráze na pravém břehu nepřetržité; od Grave lemují oba břehy po proudu, aniž se kde přeruší. Pokud jde o Lek a Rýn, dosáhla velká voda roku 1882 u Lobitu 15.56 m, u Pannerden 14.74 m, u Arnhemu 13.18 m; pobřežní kraje však dosahují jen 14 metrů výšky u Lobitu, 10.70 m u Westervoortu (na východ od Arnhemu), takže i zde jsou nezbytné hráze na obou březích, a to nepřetržitě od Weselu k Arnhemu. Od Arnhemu k Amerongen se po pravém rýnském břehu táhnou vysoké štěrkové terasy plošiny Veluwe, a hráze jsou tedy zbytečné (vyjímaje na jednom místě, za Wageningen). Pod Amerongen začnou hráze opět a již více nepřestanou. Mezi Kuilenburgem a Vreeswijkem je v každé době hladina řeky vyšší nežli pobřežní kraj; pod Vreeswijkem až po Lekkerkerk jej ustavičně převyšuje o 0.70 až 1.70 m. Půda se dokonce snižuje ještě více, vzdalujeme-li se od řeky, neboť řečiště se pomalu vyzdvihuje na vlastních říčních naplaveninách. Nelze tedy očekávati přirozené odtékání vody toho kraje do Rýna. Lek je uzavřen hrázemi, které mu brání, aby nezaplavil svého sousedství. Pokud pak jde o Waal, převýšila povodeň roku 1882 nad Nijmegen o 2 až 3 metry úroveň pobřežního kraje, i jsou tedy hráze nepřetržité po obou stranách. U města Nijmegen, které je vystavěno na vysoké terase, se stávají zbytečnými; brzo však opět začínají a více se nepřeruší. Mezi Maasou a Waalem je půda nižší, nežli je průměrná letní voda; značněji rozvodněné řeky ji převyšují o 3 až 4 metry. Celkem je skoro celá rovina rýnská a maaská p o l d e r l a n d, to jest země složená z přihrádek, oddílů obehnaných hrázemi, země, ve které odtok vody se musí díti uměle. (Obr. 22.)

Přihrádky země proměněné v poldery jsou seskupeny ve dvou podlouhlých ostrovech, které ohraničuje jednak Maas a Waal, jednak Waal a Lek. Vedle toho se prostírají za Maasou k jihu až k prvním písčitým svahům severobrabantským, a také za Lek k severu, podél bývalých rýnských ramen, Kromme Rijn („křivý“), Vecht, Oude Rijn, Hollandsch Ijsel, a pomalu v té jižní části provincie Hollandu splývají s nížinami, které spočívají na mořském jílu anebo pocházejí z vysušených jezer. Území mezi Maasou a Waalem, zvaná Bommelerwaard a Land van Heusden en Altena, jsou jen skupiny polderů; první tvoří dlouhý nízký a plochý ostrov, jehož půda je o více než 3 metry pod hladinou značněji vystouplé vody. Mezi Waalem a Lekem jsou Alblasserland a Vijfheerenlanden („země pěti pánů“) opravdovou mísou, z níž se musí voda odklizovati čerpadly. Na pravém rýnském břehu klesají některé poldery do

neuvěřitelné níže: Prins Alexander Polder 5 m až 5.75 m — A. P., Zuidplas Polder 5 m — A. P., poldery u Zevenhoven („sedm dvorů") 5 m — A. P.

Umístění řek v těch umělých řečištích je jaksi protismyslné. Tekou zemí jako cizinky, nepřijímajíce z ní takořka žádné vody. Do Rýna se ústí toliko nepatrné potůčky; jiné nemůže přijímati, neboť jeho řečiště je příliš vysoké. Všechno odvodňování země je obráceno k moři umělými struhami anebo k níže položeným průplavům; řekou plyne na nizozemské půdě pouze voda švýcarská a německá. Nemá více jiného vlastního úvodí, než ono, jehož hranice mu vytknou hráze. Na Maase pod Gravem není celkem dále od jedné hráze ke druhé než jeden kilometr, vyjímaje křivky meandrů. Na Rýně až po Pannerden se kolísá mezi 1000 a 2500 metry, na Waalu mezi 1000 a 2000 metry, někdy i více. Na Leku jsou hráze mnohem blíže u sebe a tvoří opravdovou chodbu, jejíž šíře klesá až na 500 metrů. Tyto hráze (b a n d i j k) jsou hranicí zimního řečiště, to jest velké vody; určují maximální říční oblast. Za malé vody ponechává řeka na úpatí hrází pruh naplavenin zvaných u i t e r w a a r d e n, skoro vždycky posázených vrbovím.

Třebas jsou uvězněny mezi hráze, nevzdaly se přece řeky práva nad chráněnými pozemky. Posílají jim totiž prosakující vodu. Pod hlinitou půdou leží nad sebou střídavě vrstvy písku a jílu, potom pouze vrstvy pískové. Ježto řečiště dosahuje často k těm propustným polohám, vsakuje se voda do dna a objevuje se pak v praméncích na nízkých polderech. Tyto podzemní dávky vody udržují půdu napitou a plní příkopy; je zjištěno, že část vod ramene Linge mezi Waalem a Lekem má tento původ. Ale nároky řek bývají také méně skromné; leckdy hráze prasknou tlakem vystouplé vody. Zvláště k takovému protržení dochází náporem ledů; voda se pak řítí do proláklin, ohrožujíc lidský majetek i životy. Jsou to katastrofy vlastně ani ne výjimečné, z nichž pocházejí ony hluboké jámy plné vody, zvané w i e l e n („kola"), jež pozorujeme za hrázemi. Ohrožují zvláště území mezi Rýnem, Lekem a Waalem. Ale neušetří ani břehů maaských; roku 1880 povolila jižní hráz země Heusdenské. Jsou vzácnější od konce 19. století, kdy byly provedeny důkladnější ochranné práce; ale obávají se jich stále. Střetnou-li se třeskuté mrazy s velkým rozvodněním, pak úředníci mající na starosti vodní stav hlídají hráze; hromady staviva jsou přichystány k ucpání průlomů, telegraf je v činnosti ve dne v noci, je zakázáno zvoniti na kostelích, leč na znamení nebezpečí. Aby se zabránilo šíření povodní, byly za hlavními hrázemi (b a n d i j k) vystavěny pojistné „spící" hráze (s l a p e r d i j k); taková hráz připojuje



Obr. 22. *Říční poldery na březích Maasy v Severním Brabantu, podle mapy Nizozemí v měřítku 1 : 50.000.*

Poldery jsou obklopeny hrázemi a brázděny nesčetnými rovnými struhami. Po obou stranách Maasy je lem nízkých pozemků (u i t e r w a a r d), nechráněných hrázemi a vydaných povodním. V severozápadním rohu část Biesbosche. Od Geertruidenbergu k jihovýchodu se táhne pruh vyšší půdy, po níž jde železnice a seskupují se vesnice.

město Gouda k řetězu přesypů, které se na hranicích provincií Zuid-Holland a Gelderland táhnou od pevnosti Everdingen až po Asperen a Gorinchem (Diefdijk, „zlodějská“ a Nieuwe Zuider Linge Dijk). (Obr. 23. a 131.)

III. ZÁPAS S JEZERY A MOČÁLY

Když je země ochráněna proti moři a řekám, zůstává ještě vydána stojaté vodě. Voda má ovšem snahu hromaditi se na nejnižších místech; často žádný sklon jí není podnětem, aby odtékala. Jedno takové nízké pásmo nalezneme na východní obrubě Přímořské roviny, na úpatí vyšší půdy vnitřních Flander. Všechno tam znesnadňovalo vysušování: hojnost vod, stékajících s vyšších krajů, vzdálenost od moře, zvýšená úroveň přesypového valu. Teprve v 18. století vysušují Francouzi močály u Calais a Saint-Omeru. Mezi Bergues a Veurne (Furnes) byly Moeren (les Moëres) vysušeny v letech 1617—1624 Coberghemem, pak roku 1646 opět zaplaveny, až roku 1826 nadobro zmizely. Dosud však bažiny zůstávají u Ghistelles (jihozápadně od Brug), potom na jižní obrubě Zeelandských Flander u Watervlietu, Sint-Laureinsu, Lapscheure, potom na nížinách Waeské země (Land van Waes).

Nejrozsáhlejší panství však má stojatá voda v Hollandě a Frísku, na dně bývalé pobřežní laguny; dokonce se časem zvětšilo o všechny prohlubně, z kterých člověk vydobyl rašelinu. Před 17. stoletím obsahovala provincie Noord-Holland širé jezerní hladiny; bylo to stálé nebezpečí, ježto poryvy vichřic nutily vodu, aby se rozlévala dále a zabírala novou půdu. Bylo nezbytné zbaviti se těch vnitřních moří (meer), ale zároveň to byl tvrdý oříšek. Ježto zaujímala velmi nízká, vyhloubená místa, nebylo lze doufati, že se vyprázdní sama. Na odvodňování nemohlo se pomýšleti, dokud lidé neměli mocných prostředků k zdvíhání vody, zvláště pak čerpadel poháněných větrnými mlýny. Tyto vysušovací práce jsou tedy zcela mladým odstavcem zápasu s vodou. Nejstarší z těch droogmakerijen (vysoušecích podniků) pocházejí ze 17. století a nejčetnější jsou v Severním Hollandě. Postup práce je ten, že se plocha, která má býti vysušena, obklopí hrází, podél níž běží struha (ringvaart); voda se čerpá a vylévá do struhy, která se pak vyprazdňuje naven. Prvním velkým podnikem bylo vysušení Beemstermeeru (Noord-Holland), které trvalo od roku 1608 do roku 1612, zaměstnávalo čtyřicet větrných mlýnů a umožnilo vzdělati 7174 hektarů dobré půdy. Ten úspěch byl pobídkou k dalším pracím: Purmermeer roku 1622 (2680 ha), Wormermeer 1625 (1661 ha), Heer

Hugo Waard roku 1631 (3337 ha), Schermermeer roku 1631 (4828 ha). Později došlo v Jižním Hollandě na Zevenhovensche Polder roku 1809 (1660 ha), Zuidplas Polder roku 1839 (400 ha), Prins Alexander Polder roku 1874 (2825 ha); v provincii Utrechtské na Groot Mijdrechtsche Polder roku 1877 (1840 ha) a v Severním Hollandě na Ijpolder roku 1877 (4823 ha). Všechna ta jezera dosud úplně nezmizela; tu a tam jsou



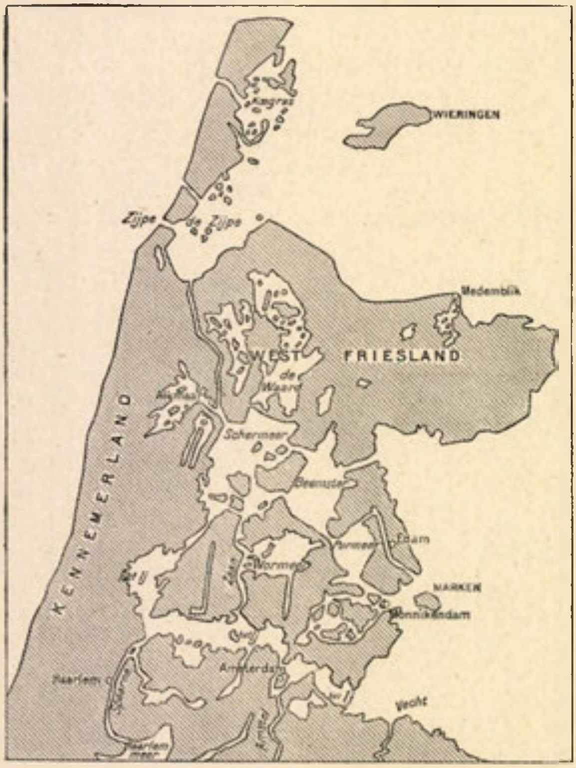
(Foto A. Demangeon.)

Obr. 23. *Zaplavený polder v rýnském údolí u Beeku, poblíž Berg en Daalu (Nijmegen).*

ještě četné rašelinné prohlubně (p l a s), které zbývá vysušiti, jednak západně od Zuiderzee kolem Loosdrechtu, Naardenu, Nieuwkoopu a Alkmaaru, jednak na východ od něho, ve Frísku (Sneekermeer, Slotermeer, Tjeukemeer a jiná). (Obr. 24. a 26.)

Největším podnikem toho druhu však bylo vysušení moře Haarlemského (Haarlemmermeer). Původně to byla skupina jezírek pocházejících z těžení rašeliny; počátkem 15. století se spojila v jedinou vodní hladinu, která se od té doby nepřestávala zvětšovati: 3000 hektarů roku 1500, 5600 roku 1531, 14.450 roku 1647, 15.400 roku 1687, 17.775 roku 1808. Za bouří se voda rozlévala na sousední polnosti. Bylo se lze obávati, aby, posunujíc se dále, nepřipojila se k Zuiderzee a neodloučila úplně

hollandský poloostrov. Opět a opět se v 17. a 18. století mluvilo o jejím vysušení. Bylo však podniknuto až roku 1839 a dokončeno roku 1852. Kolem pozemků, které měly býti vysušeny, zbudovali kruhovitou hráz 59.500 metrů dlouhou s obvodovým průplavem, širokým 38 až 45 metrů; na hráz umístili tři parní stroje, pohánějící 27 čerpadel, a vysušili 18.500 hektarů; byl tak vytvořen nový okres, jeden z nejúrodnějších v celé zemi. (Obr. 25.)



Obr. 24. *Severní Holland roku 1288, podle Vriese a Blinka.*

Zijpe, rameno Zuiderzee, přetíná úplně poloostrov. Jiné rameno Ij zabíhá daleko k západu. Velká jezera (m e e r) zaujímají značnou část území.

Tyto droogmakerijen jsou snad nejsvéraznější ze všech lidských děl v Nizozemí. Nejde při tom jen o to, aby panství vody bylo omezeno, musí býti čerpána a vyzdvižena, má-li býti vypuzena; jsou to ohromné práce, příliš nákladné pro jednotlivce. Podniká je proto stát; na vysušení Haarlemského moře bylo vydáno asi 14 milionů zl., prodejem pozemků bylo získáno pouze 8 milionů. Čerpací náklady jsou stále ještě velmi značné. Na dně těch vysušených „moří" nalézáme nejnižší místa v celé zemi: 3·26 m — A. P. v Schermeru, 3·80 m—A. P. v Purmeru, 4·15 m—A. P. v Haarlemmeru, 5·16 m—A. P. v Zuidplas Polderu. Stojíme-li uprostřed Haarlemského moře, máme zvláštní podívanou; vidíme totiž, jak nad našimi hlavami plují čluny po obvodovém průplavu. Jsme tam o více než 4 metry pod průměrnou hladinou mořskou, a 8 metrů pod úrovní velkých přílivů. Ale ty země, s takovými náklady vysušené, jsou pohádkově úrodné; ospravedlňují úplně neuvěřitelné úsilí, které bylo rozvinuto, aby byly získány.

IV. HRÁZE A POLDERY

Trvalá snaha ochrániti půdy proti útokům vody vytvořila zvláštní typ umělého území, které se jmenuje polder. Pojem tímto slovem označený má tři hlavní znaky. Především to je území ohrazené, úplně hrází odlou-



Obr. 25. *Haarlemské moře.*

Příklad velkého polderu, povstalého moderním vysušením. Příkopy i průplavy se protínají v pravém úhlu. — Mezi polderem a přesypy jsou podél cesty rolnické vesnice. — Měřítko: 1 : 160.000.

čené od sousedních; oblast uzavřená, jíž neprotéká žádná voda přicházející zvenčí, a které se dostává viditelně pouze vody dešťové. Dále to území má toliko umělý odtok. Je-li vyšší nežli moře za odlivu, mohou v době odlivu vody odtékati otevřenými splavy; za přílivu se splavy uzavrou a odtok je

zastaven. Je-li však níže než průměrná hladina mořská, pak je všechno přirozené odvodňování nemožné a musí býti zařízeno umělé vyčerpávání. Za třetí každé z těch území je nezávislé na ostatních; má svou vlastní úroveň, která určuje odtokové poměry. Upravovati výšku vody v polderu, toť celé umění. Musí se nejenom pamatovati na sebemenší výškové rozdíly, nýbrž i na to, jak je půdy užíváno; tak, je-li půda určena za pastviny, stačí udržovati hladinu vodní asi 40 centimetrů pod povrchem, jestliže se však orá, musí se odvodňovati do hloubky 0.75 m až 1.25 m.

Rozloha polderů je nekonečně rozmanitá, jako jsou rozmanité poměry, za kterých vznikly. Na ostrově Tholen (10.745 ha) napočítáme 57 polderů, malých i velkých, z nichž nejrozlehlejší, Poortvliet Polder, měří 1635 hektarů, a nejmenší, Molen Polder („mlýnský"), jen 2 hektary. Také jejich podoba je různá a závisí na tom, jakým způsobem se vysoušelo. Hned byla postupně, kus po kuse, vysoušena kruhovitá kleslina; tu pak dílce mají podobu pruhů, tenčících se do středu klesliny. Hned se vysoušel najednou soustavně rozsáhlý močál; tu pak se polnosti dělí v rozsáhlé obdélníky, jejichž strany kreslí příkopy a cesty, protínající se v pravém úhlu; tak tomu bylo na příklad u Prins Alexander Polderu, na Haarlemmermeeru. Hned zas se vysoušely schorren podél moře, jak uzrávaly pro vysušení; tu pak pozemky nejeví pravidelného řádu, závisí na tom, jak náhodou byly jednotlivé ohrazeny. Nechť již je jakýkoli její původ, je zvláštní polderová krajina, v níž převládají přímky, kde dílce půdy, geometricky ohraničené, zapadají do sebe jako čtverečky na šachovnici. Tato umělá krajina doprovází od Jutska až do Flander nízké pobřeží mořské, břehy velkých řek, estuarií a zátok, vyplňuje dno bařinatých a rašelinných kleslin. Třetina Nizozemí je polderland. (Obr. 1., 22. a 25.)

Hráze. Podstatnou složkou polderu je hráz, která je ohradou proti vnější vodě. Mistrovská díla ve stavbě hrází provedl lidský genius na mořském pobřeží, proti útokům příboje. Mořská hráz vyžaduje prací přípravných: musí se propátrati podloží a jeho pevnost, musí se pořiditi profily koryt, které se mají zahraditi. Hráze samy jsou hutné náspy pískové, ohozené hlinou; některé z nich jsou vysoké 10 metrů a na spodku široké 100 metrů. K moři klesají dlouhým mírným svahem. Někteří inženýři doporučují hráze o svislé stěně; ale holandské hráze jsou výsledkem mnohasetleté zkušenosti. Na vrcholku a na bocích hráze nasejí trávu. Ale drnový koberec vždycky nedostačí k její ochraně; často je zapotřebí podniknouti zvláštní práci obrňovací. Buď se obloží svahy vrstvou krammatu (směs hlíny a slámy nebo rákosí) anebo propleteným proutím a roštím; buď,

a to zvláště od polovice 18. století, se obkládají pláštěm kamenným, z prvohorního kamene belgického, z rýnského čediče, ba i ze skandinavské žuly; buď konečně se vydláždí svah hráze cihlami. Ale nestačí jen hráze obrniti; je třeba ještě různých zařízení před nimi, aby byl zlomen nápor vln: tak na písčině, která se za odlivu vynořuje, se zatloukají řady kolů, jež často jsou celé pobité železnými hřeby, do vody pak trčí kolové hroty, chráněné samy za hromadami balvanů. Stejná péče se věnuje hrázím říčním, třebas se tak přepychově neopevňují.

V Zeelandě vyžaduje udržování hrází houževnatého úsilí. Obranou proslulé hráze u Westkapelle (Walcheren) jsou, postupujeme-li od moře: hroty složené ze dvou až čtyř řad jedlových kolů, spojených mezi sebou trámy, s mezerami vyplněnými otepmi a kamením; potom hromady velkých vápencových balvanů; potom rovnoběžné řady kolů; na vysokých částech svahu hráze je tlustá pokrývka, upletená ze slámy; na vrcholu úzkokolejná železnice, dovážející stavivo, jako jsou v pevnosti koleje pro dovoz střeliva. Pouze stát může podnikati takové ohromné práce. V Zeelandě se uvádí Nieuw Neuzen Polder, mající 441 hektarů, jehož obranné práce v letech 1860 až 1900 stály dva a půl milionu zlatých; každý hektar, mající nájemnou cenu 69 zlatých, vyžaduje 33 zlatých nákladu na hráze. Stát tedy musí přispívati soukromníkům; na obranu takových zemí se hledí jako na veřejnou službu. (Obr. 17.)

Odvádění vody. Uvnitř polderu musí býti voda udržována na určité úrovni, tak aby půda nebyla ani příliš vlhká ani příliš suchá; každý polder má na to přesná pravidla. Proti přebytku vody, který může povstati z příliš hojných dešťů anebo z nedostatečného vypařování, se vykopou příkopy a průplavy, které často zaujímají dvacetinu, leckdy i desetinu povrchu polderu; svůj nadbytek vylévají do hlavního sběrače. Je-li dosaženo úrovně, která je určena jako nebezpečná, musí se voda vypustiti. To vypouštění se děje buď přímo do moře anebo do řek, neleží-li polder příliš nízko; nepřímo pak čerpáním, je-li polder příliš nízký.

Na celé skoro Přímořské rovině belgické je obyčejným způsobem přímé vypouštění. Řídí se podle hladiny mořské, jejíž kolísání tu je velmi značné. Stavidla se otevrou za odlivu a voda ze sběrače vyteče. Zkušenost však vedla k tomu, že byla soustava sběračů přeměněna. V 17. století zavedli totiž vysoušecí průplavy do hlavních splavných tepen, jako je průplav z Watten do Calais, řeka Aa, průplav Bourbourgský, průplav z Dunkerque do Nieuwpoortu ve Francii, řeka Yzer, průplav Plasschendaeleský, průplav z Ostende do Brug v Belgii. Ježto však zájem plavby

je často opačný než zájem odvodňovací, bylo rozhodnuto, že se vypouštěcí soustava učiní nezávislá na soustavě plavební. Skoro všude jsou dnes zvláštní průplavy vypouštěcí, na příklad Langhegracht, Schelvliet, Noord Eede; někdy jdou pod průplavem plavebním, anebo se s ním protínají, což je zařízeno komorami.

V Nizozemí mají některé polderové kraje odtékání přirozené, stačí jen za odlivu otvírati stavidla; tak je tomu skoro v celém Zeelandě, neboť rozdíl mezi přílivem a odlivem (3.62 m ve Vlissingen, naproti 1.25 m v Helderu) je tu dostatečný, aby voda odplývala. Z téhož důvodu se vypouštění vody děje za odlivu na pobřeží Fríska a Groningen (rozdíl je 2.68 m v Delfzijlu, 2.34 m na Rottumu). (Obr. 26.)

Zcela jiné poměry jsou u polderů vzdálených od moře, které nadto zaujímají nižší polohu, nežli je mořská hladina za odlivu. Odtok pouhou tíží vody se stává nemožným; musí se užíti vsunutých sběračů a strojů zdvíhacích. Vsunuté sběrače se jmenují boezem. Jsou to nádrže nebo umělé vodní toky, zřízené ve větší výši mezi poldery, které mají býti odvodněny, obehnané zase hrázemi; jsou určeny k tomu, aby zatímně přijímaly vodu z těch polderů, která se až k nim vyzdvihne. Odtud pak, když se otevrou stavidla, plyne do moře nebo do řeky; anebo, jde-li o vyvyrovnání příliš značných výškových rozdílů, do jiného boezemu, z něhož pak může téci přímo do moře. Někdy byly boezemy schválně vykopány, jindy bylo lze upraviti k tomu účelu obvodový průplav kolem polderu, anebo nějaký průplav plavební, anebo konečně i úsek řeky, který se zahradil. Tak Oude Rijn z Leidenu do Utrechtu, Amstel, Schie, Rotte, Hollandský Ijsel nejsou více řekami, nýbrž růžencem boezemů. Celý polderland se tak dělí v území, jejichž vody mají jeden společný odtok nebo několik odtoků. Za příklad lze uvésti Rijnland, jehož oblast, veliká 77.626 hektarů, se prostírá od Goudy k Haarlemu a od přesypů až k Amstelu; obsahuje velmi nízké části, jako je Haarlemské moře. Jeho vody jsou přiváděny do boezemů na čtyřech místech: u Katwijku s výtokem do Severního moře, u Goudy s výtokem do Hollandsch Ijselu, a u Halfwegu a Spaarndamu do boezemu Ijského polderu; na těchto dvou místech se musí mechanicky zdvíhati, aby dosáhly úrovně Severomořského průplavu (Noordzee Kanaal), který prochází polderem Ijským. Ten sám je uzavřenou kotlinou, oddělenou od Zuiderzee hrází u Schellingwoude se splavy Oranjeskými a od Severního moře monumentálními splavy u Ijmuiden. Lze ještě uvésti Amstelland (300.000 hektarů), který se odvodňuje zčásti do Severomořského průplavu přes Amsterdam, zčásti do Zuiderzee splavy u Ipenslootu a Diemerdamu. Některé skupiny

polderů vypouštějí své vody nikoli do moře, nýbrž do řek; tak Alblasserwaard a Vijfheerenland, ležící mezi řekou Merwede a Lekem, které jsou odvodňovány do Leku, Schieland a Delftland, jejichž voda je vylévána do Nieuwe Maas. (Obr. 27.)



Obr. 26. *Přímořské poldery na severu provincie Groningen, podle mapy Nizozemí v měřítku 1 : 50.000.*

Vesnice, jako Uithuizen, leží na někdejším pobřeží. Před tím pobřežím jsou tři řady polderů, oddělených hrázemi (d i j k). Pole jsou protáhlá ve směru odtoku.

Všechno toto odvodňování vyžaduje strojů zvedacích. Umění polderové dosáhlo dokonalosti teprve tehdy, když mělo k službám hnací sílu, jež by vodu zdvíhala. Od počátku 15. století se množí větrné mlýny, pohybující čerpadly; od té doby se objevují jako nerozlučná složka holandské krajiny. Pro nejhlubší poldery nestačí jedna skupina mlýnů; je jich zapotřebí několik, stojících nad sebou stupňovitě, které si „podávají“ vodu výše a výše. Síla a pravidelnost těch strojů umožňuje upra-

vovati přesně v každém polderu výšku vody, která je pro něj výhodná a kterou, jak zkušenost naučila, nelze stanoviti libovolně. Nejenom lze tak vypuzovati vodu přebytečnou, nýbrž také přiváděti vnější vodu, když jí mají zapotřebí rostliny v létě; tak bylo možno za jediné léto přivésti do Haarlemského moře 15 až 16 milionů krychlových metrů vody. Člověk se stává pánem podzemní hladiny vodní; holandský zahradník nepotřebuje konve.

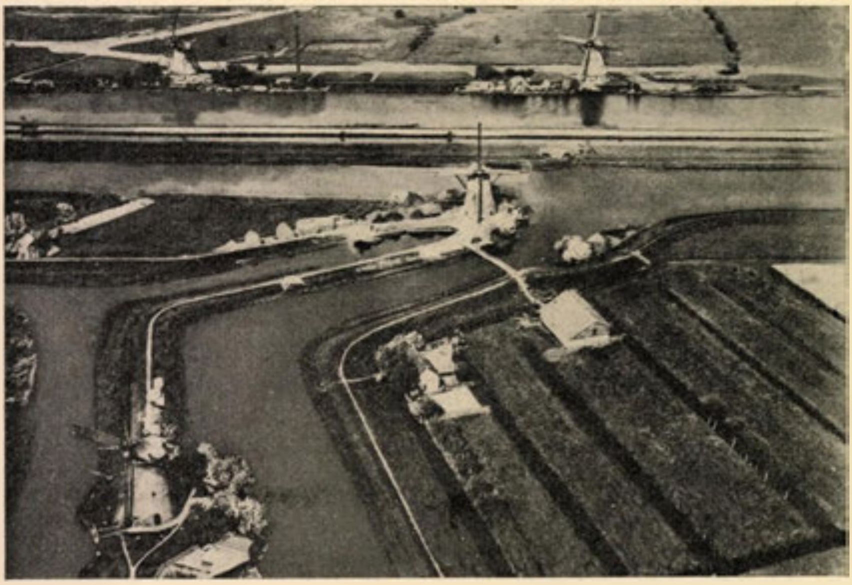
Užitím páry se značně zvětšily prostředky čerpací. Větrné mlýny pomalu mizejí; brzo nebude více viděti jejich milé a malebné stavby, natřené pestrými barvami, oživené vířením lopat. Ustupují cihlovým komínům, z nichž vystupují oblaky černého kouře. První úspěchy sklízel parní mlýn za velikého vysušování Zuidplasu roku 1839, polderu Anny Pavlovny roku 1845, zejména pak Haarlemského moře roku 1846. Mezi lety 1865 a 1885 se přeměna kvapem zrychlovala; koncem 19. století již pára odváděla vodu z větší rozlohy polderů než vítr. Nyní je v Nizozemí přes 500 mlýnů parních, asi 1500 větrných. V brzké budoucnosti nahradí elektřina páru; budou elektrické centrály, které budou říditi práci několika skupin polderů.

Organisace vodních prací. Pro polderland je dobrá organisace vodní služby životní nutností. Trvá již od drahné doby, byvši zřízena sdružením vlastníků půdy na zásadě společné obrany a spolupráce. Ta zásada se uplatňuje jak v jednotlivých polderech tak ve svazech polderů.

Prvotní buňkou je polder, totiž každé území obehnané hrází. Hned od počátku vidíme, že v každém polderu stavba a udržování hrází, příkopů, splavů a mostů je povinností obyvatelů poměrně podle rozlohy jejich zboží. Každý polder má svou správní radu, volenou ze statkářů, která řídí práce a vybírá poplatky. Každý obyvatel přispívá na společné výlohy; ale v čas nebezpečí musí býti připraven, že od něho bude ještě vyžadováno osobní přispění. Kdysi měla správa polderů dokonce pravomoc soudní; pozbyla jí později ve prospěch úřadů provinciálních a říšských. Přese všecko dosud, třebas ve skromnějších mezích, zůstává polder územní a správní jednotkou, nezávislou na obci a provincii; jen zřídka se totiž hranice polderů shodují s hranicemi obecních katastrů.

Ty poldery nemohou žíti osamoceně; jejich bytí je do značné míry závislé na polderech sousedních. Mají-li býti udržovány průplavy a splavy, je zapotřebí celkového přehledu, který sahá za obzor jednotlivého polderu. Proto vznikají svazy polderové skoro současně se vznikem polderlandu. V Přímořské rovině belgické trvají již od 12. století. Polderové

syndikáty se tam jmenují wateringen (wateringues); jsou spravovány shromážděním velkých majetníků a výkonným výborem, který řídí práce a ustanovuje úředníky (watergraven nebo dijkgraven, „vodní, hrázová hrabata"). Během času stát často zasahoval do té svépomocné soustavy; ale ve skutečnosti wateringen vždycky si zachovaly samosprávu, volené představenstvo, svůj vlastní rozpočet. V Zeelandě



(Foto Koninkl. Luchtvaart.)

Obr. 27. *Soustava průplavů u Ridderkerku, na sever od Utrechtu.*
Mlýny a čerpadla vysušovací.

je v 15. století ostrov Walcheren rozdělen ve čtyři wateringen, z nichž každý spravuje hrázový hrabě a porotci; dnes není téměř nic změněno: v každém wateringu je rada složená z předsedy, čtyř radních a osmnácti komisařů, vedle skupiny placených úředníků (tajemník, výběrčí, inženýr a jiní).

Rovněž všude jinde v Nizozemí jsou místní sdružení mající na starosti vodní službu; mají různá jména, waterschap, heemraadschap, hoogheemraadschap (raad = rada) a jsou rozličně organisována. Všechna však působí podle týchž zásad; je tu správní rada, složená z volených statkářů a ustanovující si předsedu a jednatele, dále pak úředníci, provádějící rozkazy rady: dijkgraaf, kadegraaf, pol-

dermeester, gezworene (porotce), heemraad (inspektor), penningmeester (pokladník).

Tyto místní syndikáty mají dnes mnohem méně závažnou působnost nežli kdysi, neboť stát, celonárodní sdružení, činí si nyní nárok na část vlivu i odpovědnosti v té důležité službě. V Nizozemí je všechno, co se dotýká řek, průplavů, hrází, cest, přístavů a vodních prací, soustředěno pod dozorem Waterstaatu, což je jakési vodní ministerstvo. Toto zařízení pochází teprve z posledních let 18. století; nežli mohlo vzniknouti, musilo přemoci odpor místního ducha, který je velmi mocný v Nizozemí. Nadobro se ujalo roku 1798. Jím byla uvedena jednota, soustavnost a síla do národního díla obrany proti vodě. Waterstaat nejenom totiž dohlíží na činnost místních svazů, nýbrž také podniká práce, které by byly příliš rozsáhlé pro ty malé skupiny. Shromažďuje poznatky a zavádí šetření potřebné k jejich provedení; třídí a pořádá vodoměrné záznamy v celé zemi. Pořídil také podrobnou mapu celého království, tak zvanou mapu Waterstaatu, v měřítku 1 : 50.000, dokončenou roku 1892 a od té doby stále přehlédanou, obsahující 183 listů v několika barvách; je to velkolepé dílo, znázorňující pečlivě všechny poldery, cesty, přehrady, hráze, splavy a jiná umělá zařízení. Proti vodě, odvěké nepřítelkyni, se tak stát činí ochráncem země. Pracuje sice vždycky v dohodě s místními svazy, které vznikly v přímém styku s nebezpečím, je však nicméně duší národního odporu.*)

V. PŘEVAHA LIDSKÉHO DÍLA

O málo končinách světa by se dalo říci větším právem, že krajina je tam dílem civilisace. Člověk neměl vyhráno hned od počátku; když se tu chtěl usaditi, musil se podříditi přírodním poměrům, ale poznenáhlu se stal pánem vývoje té země. Toto panování slábne jenom, když člověk sám poleví. Nejkrutější návraty divoké přírody se nejčastěji shodují s ústupy vzdělanosti, stejně jako skvělé triumfy slaví lidská práce v dobách bohatství a míru. Na počátku osidlování lze zjistiti, že nejrychlejší rozmach a větší stálost měly lidské osady na flanderských rovinách; za přesypovým valem je totiž více bezpečnosti. Naproti tomu pozorujeme větší zdlouhavost a nejistotu v osidlování krajů ležících na sever od Šeldy, které pro svá mořská ramena a estuaria jsou více vydány povodním. Na

*) Připomínáme, že od roku 1818 je hypsometrickou nulou nizozemskou nula amsterdamské stupnice, to jest průměrná hladina přílivu na Iji před Amsterdamem v době, kdy toto mořské rameno bylo ještě volně spojeno se Zuiderzee.

Přímořské rovině se objevují místní jména již v 7. století; již koncem 9. století byla ta země vysušena. Podél estuarií se budují první hráze v 10. století; tehdy se zakládají četné vesnice, jejichž jména se končí na kerke (kostel) a kapelle. Ve 13. století se záliv Yzerský scvrkne v malou zátočinu. Jsa chráněn přesypy, člověk může dýchati; jeho velkou starostí je již jen odvádění vody, moře se více nebojí.

Jinak je tomu v končinách severnějších, kde se musí čeliti útokům moře a povodním velkých řek. Po dlouhou dobu na březích zeelandských a fríských jakož i podél Rýna v kraji Betuwe osídlená místa byla pouze na umělých výšinách, zvaných terpen nebo wierden; dokud nebylo hrází, byly to jediné body nořící se z vody za přílivu. Ve Frísku a v Groningách ještě dosud na některých terpen jsou vesnice. (Obr. 94.) V Zeelandě byly ty pahorečky mnohem menší, vešla se na ně celkem jen jediná rodina. Nalézáme je hojně také v rýnské deltě, kde jména jako Woerden a Hoogewoerd připomínají tento typ sídlišť. K hrázím se dospělo až dosti pozdě; vyžadovalo dlouhé zkušenosti, nežli je lidé dovedli stavěti. Nezdá se, že by platné hráze byly bývaly stavěny před 13. stoletím. Slovo polder se po prvé objevuje v místním jméně roku 1219. Víme, že na počátku 12. století byla největší část Zeelandu bez hrází, a dále, že první watering walcherský je z roku 1293. Rovněž v Rijnlandu se mluví o hrázích koncem 12. století. Máme dojem, že hydraulické umění se rozvinulo teprve zároveň s mocí hrabat hollandských, to jest zároveň s vědomím obecnějšího zájmu. V rýnské deltě se to zdá zřejmé. V 11. století jsou břehy řek Merwede a Lek považovány za neobydlitelné pro své hustě zarostlé močály; když však Gelderland přestane býti rozdroben v malá panství a zavládne tu svrchovanost hraběcí, začínají se budovati hráze. S počátku náleží velké hráze k zboží (ban) hraběcímu; odtud jejich jméno bandijk. O prvních je zmínka podél rýnských ramen koncem 13. a na počátku 14. století (Tielerwaard, Bommelerwaard, Betuwe, Alblasserwaard). Začíná býti patrné spojení mezi pokrokem obrany půdy a pokrokem politické organisace.

Vliv lidských událostí na oblast vodní je znáti stále. Dějiny zaznamenávají velké výboje za dob práce, katastrofy za dob liknavosti. V Zeelandských Flandřích započíná stavba hrází počátkem 13. století zásluhou mnichů z Gentu, Cambronu, Kortrijku, Ter Deestu; až do poslední čtvrti 14. století jsou pokroky pozoruhodné. Koncem 14. a začátkem 15. století vinou zmatků, které ve Flandřích vyznačují vládu Ludvíka Neverského, jsou hráze zanedbávány; povodně pustoší kraj u Oostburgu a Ijzendijke, široké estuarium Braakman se šíří směrem k Axelu. Po část 15. století

práce opět započíná; vystaví se proslulá hráz hraběte Jana, která chrání území u Bentille, Caprycke, Bassevelde a Bouchaute. S velkými opatstvími, zakladateli polderů, závodí bohatí měšťané, jako měšťan Bladelin, který dá ohraditi rozsáhlé prostory na Braakmanu. V letech 1477 až 1500, po smrti Karla Smělého, za vlády Maxmiliánovy, prožívá země období válek; tu moře přechází opět k útoku a zavaluje velká území podél Šeldy. S Karlem Pátým se vrací mír; velké podniky se započínají za peníze bohatých rodin, jako byli Laureynsové a Baenstové. Jsou získány pozemky kolem Watervlietu, Wulpen a Kadzandu. Za Filipa II. zuří válka v Nizozemí; Sluis a Groede jsou zatopeny roku 1583, skoro celý kraj axelský se pokryje vodou. Když se vrátí mír, začne opět budování hrází; jsou znovuzřízeny zničené poldery mezi Axelem a Hulstem, jakož i v Aardenburger Ambachtu. Pak nastanou války z konce 17. a ze začátku 18. století; ohrozí, čeho bylo na vodě vydobyto, způsobí nové ztráty. Počínaje polovicí 18. století se lidé vracejí k plodné práci; pevninské panství se obnovuje, tvoří se Hoofdplat Polder roku 1775, Thomaes roku 1845, Paulina roku 1845, Elizabeth roku 1865, Koninginne Polder roku 1891. Umění inženýrů nabývá soustavnosti a mohutnosti; všechna stará hrdla říční, Hellegat, Braakman ustupují a den ode dne více se blíží úplnému vysušení.

Stejné střídání úspěchu a ztrát nalézáme v boji Nizozemců proti moři. V jejich dějinách pozorujeme tři období útočného postupu proti vodě: jedno za první polovice 14. století, druhé od polovice 16. do poslední třetiny 17. století, třetí pak začíná asi roku 1840. Druhé je nejskvělejší a shoduje se časově s obchodním rozmachem Spojených provincií, se vznikem velkých bohatství koloniálních; měšťané ukládají jmění do záborů půdy. Je to hrdinná doba pokojné práce, kdy rok co rok hráze zatlačují vodu; získávají 1448 hektarů ročně v letech 1591—1615, 1783 v letech 1616 až 1640, 1163 hektarů v letech 1641 až 1665. V té době také nizozemští inženýři jakožto uznaní mistři ve vodních pracích jsou povoláváni do všech koutů Evropy, do Anglie, do Francie, do Německa, kde chtějí podnikati boj s vodou. Roční průměr pozemků nově ohrazených klesne na 500 hektarů v letech 1666 až 1715. Na značnější míru, asi 1600 hektarů, vystoupí opět až po roce 1840; užití parních čerpadel umožní zhodnotiti dna „moří" a vede k založení velikých droogmakerijen.

Tak tedy člověk vtiskl celé přírodě pečeť své práce. Kreslil čáry krajinné, když budoval přímé hráze a kopal rovné příkopy, když dával polderům geometrické podoby; určil hranice mezi zemí a vodou, kde před tím se o ně rvaly. Ty kusy nizozemské půdy, „to není", jak praví

Kohl, „kámen, hlína; to je lidská krev, maso, pot". „Bůh udělal moře", praví jedno přísloví, „Holanďan si vzal na starost břehy". Aby jeho dílo nezašlo, je zapotřebí vytrvati v usilovném díle. Celá země se hlásí k hrdému heslu zeelandskému: Luctor et emergo, zápasím a vynořuji se.

LITERATURA

(Kapitola první a druhá.)

H. Baulig, Le relief de la Haute Belgique (*Annales de Géographie*, XXXV, 1926, str. 206-235). — H. Blink, *Nederland en zijne bewoners*, Amsterdam, 1892, 2 svaz. — A. Briquet, Le sous-sol des Pays-Bas d'après les recherches récentes (*Annales de Géographie*, XXX, 1921, str. 334-350). — J. Cornet, Études sur l'évolution des rivières belges (*Ann. Soc. Géol. Belgique, Mémoires*, XXXI, 1904, str. 260-500). — P. Fourmarier, 1⁰ *La tectonique de l'Ardenne belge*; 2⁰ *La Géologie du pays de Liége*, Liége, 1922 a 1924. — M. Leriche, Les régions naturelles de la Belgique (*Revue de l'Université de Bruxelles*, 1913, str. 185-217). — J.-A. Pierrot, Études hydrologiques et géologiques. Bassin de la Meuse (*Ann. Assoc. Ingénieurs Gand*, 1891). — E. van den Broeck, E.-A. Martel et Ed. Rahir, *Les cavernes et les rivières souterraines de la Belgique*, Bruxelles, 1910, 2 svaz. — C.-J. van Mierlo, La carte lithologique de la partie méridionale de la mer du Nord (*Bull. Soc. belge Géol.*, XIII, 1899 *Mémoires*, str. 219-265). — A.-A. Beekman, De Zuiderzee droogmaking (*Tijd. Kon. Nederland Aard. Gen.*, 1918, str. 743). — A. A. Beekman, *Nederland als polderland*, Zutphen, 1915, 2. vyd. — H. Blink, Der Rhein in den Niederlanden (*Forsch. zur deutschen Landes- und Volkskunde*, Stuttgart, 1889). — J. G. Kohl, *Reisen in den Niederlanden*, Leipzig, 1850, 2. vyd. — Pamětní list vydaný při padesátém výročí Král. ústavu nizoz. inženýrů, Haag, 1899. — G. A. F. Molengraff, *Niederlande. Handbuch der regionalen Geologie*, Heidelberg, 1913. — Fr. Müller, *Das Wasserwesen der niederländischen Provinz Zeeland*, Berlin. 1898. — Nederland (*Handboek voor de Kennis van*), 'S Gravenhage, 1922. — A. Norlind, *Die geographische Entwickelung des Rheindeltas bis zum Jahr 1500*, Amsterdam, b. d. — J. C. Ramaer, *De omvang van het Haarlemmermeer... voor de droogmaking*, Amsterdam, 1892. — É. Reclus, *Géographie Universelle*, t. IV, Paris, 1883. — J. Schramme, etc., *Des Polders*, Bruxelles; Paris, 1904. — M. Veron-Duverger, *De l'organisation des travaux en Belgique et en Hollande*. Paris, 1885. — G. de Vries, *De zeeveringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem, 1895. — W. H. Wheeler, *The Sea Coast*, London, 1903.

ČÁST DRUHÁ.

BELGIE

KAPITOLA TŘETÍ

BELGIE. STÁT A NÁROD

Belgie je mladší z obou států, které se dělí o dolní úvodí rýnské, maaské a šeldské. Jeho založení nebylo splněním tužeb nějaké národnosti. Je-li dnes v Belgii národní cítění, pak je plodem politického útvaru. Belgický stát vznikl nikoli vnitřní silou, nýbrž setkáním jistých sil vnějších. Velké státy, které napřed zamýšlely pohltiti všechna jeho území, se shodly na tom, že ze zbytku vytvoří zvláštní politickou jednotku. Je příznačné, že skoro všechny belgické provincie mají své jmenovkyně v sousední zemi. Jsou belgické Flandry, francouzské Flandry a nizozemské Flandry; Henegavsko belgické a Henegavsko (Hainaut) francouzské; Lotrinsko belgické a Lotrinsko francouzské; Lucembursko belgické a Lucembursko velkovévodské; Brabant belgický a Brabant nizozemský; Limburg belgický a Limburg nizozemský. Dozor nad ústím Šeldy byl vždycky považován za věc mezinárodního dosahu, všechny sousední státy se staraly o politické osudy belgických území. Samo jméno Belgie*) má sice původ v dávné minulosti, pocházíť od keltských kmenů obývajících v té zemi, ale k opravdovému životu bylo vzkříseno až v době nejnovější. Vztahuje se na stát zaujímající 30.441 čtverečních kilometrů (ani ne 1½ Moravy). Jeho hranice se táhnou po 67 kilometrech podél moře, po 431 kilometrech naproti Nizozemí, po 100 kilometrech naproti Německu, po 129 kilometrech naproti Lucembursku a po 641 kilometrech naproti Francii. Jsou výsledkem dlouhých dějin. Nemají původu přirozeného, jen původ politický.

*) Francouzsky la Belgique, flámsky a holandsky Belgie (německy Belgien, anglicky Belgium).

I. VZNIK BELGICKÝCH HRANIC

Až do počátku 19. století choval stát francouzský výbojné zámysly proti „dolnozemským" krajům (Pays-Bas). Během svého růstu již několikrát zaokrouhlil své panství na jejich území. Od středověku se hospodářský zájem francouzských provincií sousedících s Nizozemím obracel k Šeldě; dobré picardské kraje pšeničné měly svá odbytiště ve Flandřích, zemi dělnické a pastýřské. Artois prodávalo obilí a vlnu do Gentu a do Brug; na jeho severním lemu se za sebou řadila četná města, Calais, Guines, Aire, Lillers, Saint-Venant, Béthune, Lens a Douai, která posílala po člunech pšenici do Flander. Když Francie roku 1659 zabrala Artois, chtěla také získati to, co považovala za hospodářský doplněk této provincie; připojila si v letech 1668 a 1678 jižní Flandry a Henegavsko. Po obou stranách hranic ustavičně posouvaných sahalo hospodářské pronikání velmi daleko; francouzská a flámská města náležela k témuž průmyslovému společenství, vyrábějícímu vlnu. Ypry, Gent a Brugy, stejně jako Saint-Omer, Valenciennes, Lille a Douai, obchodovaly ve 12. století s trhy champagneskými. Z Kortrijku a z Gentu přejaly v 16. století Valenciennes Cambrai a Saint-Quentin výrobu jemných pláten; z Arrasu v 15. století přešlo do Amiensu předení stávkové příze. Toto hospodářské spojení, velmi těsné ještě v 17. století, se zdálo francouzské královské vládě důvodem, aby provedla i sjednocení politické. Její tužby byly splněny pouze zčásti; musila se zastaviti v půli cesty před vůlí Flámů, zvláště pak před odporem tehdejšího Nizozemí a Anglie. Na chvíli uskutečnila revoluční vojska sen francouzské monarchie; Belgie, připojená k francouzské republice, byla rozdělena v devět departementů: Lys (Brugy), Escaut (Gent), Dyle (Brusel), Deux Nèthes (Antverpy), Meuse Inférieure (dolní Maas, Maastricht), Sambre-et Meuse (Namur), Ourthe (Lutych), Jemappes (Mons), Forêts („lesy", Lucembursko). Ale nápor Evropy tu zvrátil francouzskou vládu. Aby byla ústí šeldská a rýnská ochráněna před každou příliš mocnou nadvládou, byl smlouvami z roku 1815 vytvořen stát, který vedle Spojených provincií zahrnoval také bývalé Nizozemí katolické neboli Belgii; v letech 1816 a 1824 byly dokonce prováděny velké opevňovací práce, aby byla zahrazena cesta jakémukoli novému útočnému pokusu francouzskému. Hranice belgicko-francouzská opět byla zhruba taková, jako ji zanechal Ludvík XIV.

Na straně nizozemské byla belgická hranice ustálena na dvakrát. Na severu pochází ze smlouvy münsterské („vestfálský mír", 1648); na východě ze smlouvy roku 1839, kterou bylo upraveno odloučení Belgie od

Spojených provincií. Na severní straně jako na straně francouzské je to hranice výbojová; neboť Spojené provincie, jakmile se ustavily ve stát, hleděly opanovati šeldské ústí, aby ochránily Amsterdamu a svých přístavů proti soutěži antverpské. Územní zvětšení, které jim ponechávají vestfálské smlouvy, potvrzuje v jejich prospěch roztrhání belgického území; zabírají polovinu Brabantu s městy Bergen op Zoom, Breda, 's Hertogenbosch a Grave, Maastricht s částí Limburgu, Zeelandské Flandry s městy Sluis, Philippine, Sas van Gent, Axel a Hulst. Tyto anekse odřezávaly šeldské ústí od přímého spojení s údolím rýnským a hlavně s mořem. Až do konce 18. století se nizozemský stát ustavičně opíral otevření Šeldy.

Když se zhroutila francouzská vláda roku 1813, zůstala Belgie bez majetníka i byla vítěznými státy přiřčena království nizozemskému. Úmyslem spojenců tehdy bylo, aby tu nový stát byl baštou proti Francii. Ale spojení Belgie s Nizozemím nebylo šťastné a velmoci zařídily jejich rozloučení; při tom bylo třeba rozřešiti velmi spletité územní poměry podél Maasy. Nizozemí bylo zajištěno držení celého pravého břehu maaského, a tak byl vytvořen ten protismyslný výběžek nizozemský, který přes Limburg zasahuje až k Maastrichtu. Aby byla Belgie odškodněna za to, co tak ztrácela na březích maaských, byla jí přiřčena wallonská část vévodství lucemburského. Lucembursko ostatně roku 1790 náleželo celé k rakouskému Nizozemí. Belgie, dědička toho Nizozemí, mohla tedy právem tvrditi, že tato náhrada je pro ni vlastně novým roztržením.

Tak bylo dokončeno územní vytvoření Belgie, státu neutrálního, vzniklého a trvajícího pod dozorem a z vůle soupeřících států, mezi nimiž vždycky v popředí byla Velká Britanie. Nikdy nepřivolila k tomu, aby zůstalo v rukou nějakého mocného státu šeldské ústí, obchodní to cesta ke střední Evropě. Proti francouzské revoluci a císařství bojovala jen proto, že se Antverpy staly francouzskými. A roku 1914 vstoupila do války jen proto, že se Německo netajilo se záměrem učiniti z nich německý přístav.

Podoba belgických hranic, dílo to politiky jiných zemí, nezajišťuje Belgii úplnou nezávislost. Byvši osvobozena od neutrality, která jí neochránila proti choutkám a násilí východního souseda, dostala po světové válce území Eupen a Malmédy, z velké části wallonské, ale Antverpy jsou stále odloučeny od svého německého zázemí dlouhým pruhem nizozemského Limburgu. Myšlenka spojiti průplavem Antverpy s Rýnem zaměstnává mysli již od 17. století. Ale toto spojení by bylo nemožné bez svolení, ba bez přispění státu nizozemského. Není se obávati, že Nizozemci nebudou nadšeni pro záměr, který má pomoci soupeři jejich Rotterdamu?

Ještě vážnější jsou poměry na Šeldě. Šelda, vodní dráha antverpská, protéká k severnímu moři po 70 kilometrech území nizozemského. Celý její levý břeh, Zeelandské Flandry, náleží ke království nizozemskému. Tato územní otázka šeldského ústí ovládá celé bytí Antverp. Od roku 1648 do roku 1793 následkem vestfálských smluv jim bylo toto východiště k moři zakázáno a tak jejich obchod ochromen. Svobodná Šelda, již uznaly smlouvy vídeňské, náleží dnes k právu evropskému. Ale tyto smlouvy nechaly nedotčenu územní svrchovanost. Za míru všechny práce na řece se mohou díti toliko v dohodě s Nizozemím. Za války může Nizozemí blokovati výjezd do moře a zabrániti Antverpám průchod k němu. Politicky hledí Nizozemí na mořskou Šeldu jako na vnitřní vody; vodítkem jeho chování je tu pouze jeho vlastní zájem. Ale se stanoviska Belgie je tak její velká cesta k moři zatížena nesnesitelnou služebností.

II. BELGICKÉ NÁRODNOSTI

V tom státečku, který leží na pomezí světa románského a světa germánského, je obyvatelstvo jazykově rozděleno ve dvé; část mluví románskou wallonštinou, část germánskou flámštinou. Tato dvojjazyčnost může míti velký dosah, pokud jde o vnitřní politiku té země i pokud jde o jednotnost belgické státní národnosti. (Obr. 28.)

Počtem předčí Flámové Wallony. Od té doby však, co jsou řádná sčítání lidu, lze pozorovati, že přibývá lidí mluvících wallonsky nebo francouzsky; jejich poměrné množství roku 1841 bylo 421 z 1000, roku 1920 již 505 z 1000.*)

*) Statistiky z roku 1920 podávají tyto výsledky, které nelze dobře srovnávati se statistikami dřívějšími, poněvadž jednotlivé body nejsou tytéž.

Počet obyvatel mluvících		v procentech
pouze francouzsky	2,855.835	38.55
pouze flámsky	3,187.073	43.04
pouze německy	16.877	0.23
francouzsky a flámsky	960.960	12.98
francouzsky a německy	45.073	0.61
flámsky a německy	2.350	0.03
všemi třemi jazyky	34.158	0.46
žádným z těch tří jazyků	303.243	4.10
Celkem	7,405.569	100.00

Až na některé drobné úchylky se hranice obou jazyků za celá století nezměnila; máme dojem, že tu jsou dva nehybné bloky, utkvělé na svých územích. Wallonština zaujímá provincie Henegavsko, Namur, Lutych a Lucembursko, to jest horní zemi. Flámština provincie Západní a Východní Flandry, Antverpy a Limburg. Pouze Brabant se dělí mezi Wallony (660.116 roku 1920) a Flámy (804.145). Shluk bruselský je oblastí, kde se obě vrstvy vzájemně prolínají; všude jinde stojí oba jazyky proti sobě, aniž se smísí. I v témže městě jsou od sebe odděleny; v pohraničních městech, jako je Ronse (Renaix), jsou ulice, kde se na jedné straně mluví wallonsky, na druhé flámsky. Mezi Flámy a Wallony jsou rozdíly tělesné i duševní: Flámové*) mají podlouhlou hlavu, jsou větší, světlé pleti, pevně stavění, těžkopádní, mlčeliví, uzavření, umíněně pracovití; Walloni jsou menší a zavalitější, hlavu mají kulatější, jsou snědější, lehkomyslnější, ohnivější, bezděčnější. Často byli spojeni pod touže politickou nadvládou, nikdy však spolu nesplynuli.

Wallonština, jíž se mluví v Belgii, je jako picardština nářečím francouzským. Samo její jméno (W e l s c h, W a l l u s, G a l l u s), původu germánského, ji označuje jako předbojovnici jazyků románských proti germánským. Její území zabíhá jako klín do germánské spousty, mezi limburgské Flámy a lotrinské Němce; opírajíc se o stará města, jako je Lutych, jsouc chráněna nerovnou a lesnatou zemí, stojí tam neústupně naproti náporu nepřátelského jazyka, aniž utrpí jiné škody, nežli že přejímá některá germánská slova a obraty, a že má silný přídech, což činí lutyšské nářečí tvrdší a méně snáze pro Francouze srozumitelné než picardské. Od Lutychu po Mons a Tournai jsme stále v ovzduší francouzské mluvy. „Rozličná nářečí", praví Vidal de la Blache, „kterými se mluví ve wallonské zemi, nelichotí ovšem uchu příliš harmonickými zvuky, ani nejsou vždycky příliš srozumitelná, ale i když nerozumíme, cítíme, že jsme uprostřed svého jazyka. Známý přízvuk, přehojnost nosových dvojhlásek, stará slova, která náhodou pochytíte v proudu hovoru, vás přenášejí do některé vesnice picardské. Jsou tu také ony věčné rysy starého galského národa, záliba v řízných odpovědích a radost z toho, když můžeme pohybovati jazykem. Vždycky se mluvilo živě a upřímně v Tournai, Dinantu, Lutychu, ba i vůči mocným tohoto světa, když to nebylo bez nebezpečí. Kousavé průpovědi prší ze vsi do vsi, a jako u nás ve Francii se tu

*) Kolísání mezi psaním Flámové a Vlámové pochází odtud, že v původním jazyce je tu ono zvláštní třené v *(vv)*: Vlaming, Vlamingen, vlaamsch. Francouzi píší Flamand, Němci Fläme (dříve také Vläme); naše pravidla (1926) předpisují „Flámové".

zarputile válčí vtipy a zlomyslnostmi. Ten veselý a smělý lid je opravdovým synem galské půdy, vytrvalou rostlinou, která zachovává svou samorostlost".

Příbuznost s frančinou dodala brzo wallonštině významu politického a společenského. Vzdělaní lidé mluvili francouzsky, frančina se stala jazykem vyšší společnosti, nástrojem duševního pokroku, a to i v krajích



Obr. 28. *Belgické provincie.*

1. Hranice mezi wallonštinou a jazyky germánskými. — 2. Rozhraní mezi flámštinou a němčinou.

flámských. Ve Flandřích si šlechta a měšťanstvo osvojili frančinu jako svou hlavní řeč. Tato převaha frančiny pochází z velmi dávné doby, od flanderských hrabat, která byla vasaly králů francouzských, od flanderského duchovenstva, které za středověku podléhalo arcibiskupství remešskému, od obchodníků, kteří docházeli na champagneské trhy. Již ve 13. století umějí francouzsky ve flanderských klášteřích, francouzsky se mluví u dvora, v listinách a účtech nahrazuje latinu frančina. Později, za vévodů burgundských, jí mluví všechny vyšší třídy. Lze říci, že od té doby nikdy se nepřestalo ve Flandřích užívati frančiny jako jazyka jemnější kultury a jako nástroje duševního styku s velkým sousedním národem. Knihami,

novinami, divadlem si dosud udržuje prvenství; zejména v Bruselu, který je při jazykové hranici opravdovou francouzskou enklavou ve flámském území. Mnohým Belgičanům, i flámským, se toto rozšíření frančiny jeví jako hmotná nezbytnost; národ mluvící tak málo užívanou řečí, jako je flámština, potřebuje druhého jazyka, který by ho neuzavíral a připojoval k většímu světu, a tímto druhým národním jazykem nemůže býti jiný než francouzský.

Hnutí flámské (flamingantské). Ale flámština si dnes činí nárok na větší nezávislost; chce býti soběstačná i ve stycích světových. Toto hnutí flámské*) započalo teprve asi v polovici 19. století, ale to opoždění lze si snadno vysvětliti. Jazyk flámský, jemuž Walloni kdysi říkali thiois (dietsch), je nářečím dolnoněmeckým (plattdeutsch), jako holandština. Ve středověku měl svou literaturu, psané teksty jej již ustalovaly. Když však vyšší třídy mluvily francouzsky, poklesl na pouhé lidové nářečí. Ale po roce 1830 si v samostatné Belgii uvědomil svou sílu. První belgická sčítání lidu byla překvapením i pro samé Flámy, jimž zjevila jejich poměrnou početnost ve státě: 7 proti 4. Duchovenstvo se stalo apoštolem lidové mluvy; poněvadž kněží sami vzešli z nižších tříd, milovali svou mateřštinu a hájili ji v zájmu náboženství. Naproti ne vždy pravověrným Wallonům se opírali všemu pofrančování jakožto nebezpečí pro víru. Sedláci, drobní měšťané, kněží uvítali s nadšením myšlenku obnovy flámského jazyka; k tomuto cítění národnímu se družil odpor proti frančině. Od konce 18. století se totiž vlivem centralistického ducha, vanoucího z Francie, vnucovala frančina úředně ve veřejném životě; roku 1793 se přestalo užívati flámštiny v soudnictví, po roce 1830 se frančina stala jazykem státu, zákonů, soudů, parlamentu, armády. Proto také flámské probuzení se dálo proti frančině ve jménu jazyků germánských. Hledalo se germánské příbuzenství, nastalo sblížení s holandštinou. Flámština byla roku 1864 přijata za jazyk spisovný a zavedena do škol flámské Belgie. Od té doby nabývá neustále půdy.

Program flamingantů je založen na zásadě, že jazyk je celý národ: „De taal is gans het volk". Ve skutečnosti celý hmotný i duševní život nějakého národa závisí na užívání jeho mateřské řeči. Čím jeho jazyk je mocnější, tím lépe je vyzbrojen pro myšlení i pro činnost. Je neplechou, jestliže vedoucí třída se liší od ostatních tím, že mluví cizím jazykem;

*) Francouzi vytvořili pro lidi hájící práv jazyka flámského jméno „Flamingant"; užívají ho nyní i Flámové sami.

i ona má mluviti i mysliti flámsky. K tomu cíli se má všem Flámům dostati úplné výuky ve vlastním jazyce, nejenom prostému lidu, nýbrž i těm, kdo jsou jeho výkvětem, od obecné školy až po universitu, aby týž duch pronikal celou společnost. Proto také chtějí míti Flámové vedle čtyř francouzských universit (Gent, Lutych, Lovaň, Brusel) svou vlastní universitu v Gentu.

Pro flámský jazyk se požaduje úplné svobody a rovnoprávnosti v belgické zemi. Řada zákonů již uznala rovnost obou jazyků: užívání flámštiny je povinné ve všech školách a u všech úřadů ve flámském kraji; před soudem se vyšetřování i hájení děje jazykem obžalovaného; flámštiny se užívá stejně jako frančiny v rokování zákonodárného sboru, zákony jsou sestavovány a uveřejňovány v obou jazycích; všichni úředníci, kteří mohou přijíti do styku s Flámy, jsou povinni uměti flámsky. I v nejmenších podrobnostech se v Belgii projevuje snaha, aby úředně byly obě řeči v naprosté rovnováze: dvojjazyčné jsou nápisy na penězích, na bankovkách, na poštovních známkách, na uličních tabulkách, na nádražích. V Belgii jsou opravdu dvě státní řeči.

Belgická národnost. Z této jazykové dvojakosti vyplývá problém belgické národnosti. Je snad v Belgii dvojí státní národnost? Přes to že jsou ve Švýcařích vedle sebe tři jazyky, nelze popírati, že žije národnost švýcarská. Švýcarská republika má totiž za sebou šestsetletou minulost, a tento dlouhý společný život stmelil všechny tři složky. Belgický stát netrvá ještě ani sto let. Walloni a Flámové nenalezli dosud rovnováhy a pravidla pro své družné bytí; v tom je původ vášní, které zmítají tím státem. Někteří myslí, že tato dvojakost je ve shodě s dvojakou kulturou a dvojakými zájmy hmotnými: na jedné straně jsou ve Flandřích sedláci dosti zaostalí, sehnutí nad půdou, která není jejich, spokojující se nízkou životní úrovní, stěhující se do ciziny, chtějí-li si polepšiti, na druhé straně, ve Wallonii, také sedláci, vesničané, často vlastníci svého pole, vzdělanější, schopnější velké mzdy; na jedné straně obchodní zájem velkého přístavu, který zčásti žije ze zahraničních styků, na druhé kraj průmyslový, bojící se cizí soutěže; na jedné straně Flandry, chtějící mluviti již jen vlastním jazykem, na druhé Wallonie, která nechce nechati svůj jazyk potlačiti jazykem většiny. Tak prý vypadá podstata separatismu. Ve skutečnosti nevidíme, že by obě části Belgie žily o sobě, odděleny jsouce opravdovou hranicí, odlučující od sebe, co by nemohlo žíti nebo co by jen živořilo bez belgické jednoty, Antverpy, Brusel, Charleroi a Lutych, Kongo. Můžeme si však velmi dobře představiti na místě

dnešního, centralisticky pojatého státu stát federalistický, který by oběma skupinám ponechal jejich samosprávu, aniž by ochromil státní pevnost.

V belgické minulosti není nic, co by centralisaci činilo podmínkou státní jednoty. Neboť politické dějiny té země nám ukazují hlavně tradici života obecního a cechovního, provincialistickou, partikularistickou, ukazují dokonce, že i jediné svrchované panství, jako bylo panství rodu burgundského a jeho dědiců, španělských i rakouských, mělo tu ráz decentralisovaný. Za našich dnů nastoupily provincie skoro v týchž rámcích na místo někdejších hrabství, vévodství, knížectví: Lucembursko, Lutych, Namur, Henegavsko, Brabant, Flandry. Naproti státu si zachovávají pravomoc daleko rozsáhlejší, nežli mají départementy centralistické Francie. Zdá se, že dějiny samy připravily Belgii pro zřízení federalistické, ponechávající velké místo místním svobodám a krajské samosprávě.

LITERATURA

H. Pirenne, *Histoire de Belgique,* Bruxelles, 5 svaz., 1908 až 1921. — *Congrès international pour l'extension de la langue française,* 2e session, Arlon-Luxembourg-Trèves, Paris, 1908. — Th. Denecke, *Sprachverhältnisse und Sprachgrenze in Belgien,* Hamburg, 1915. — K. Braemer, Nationalität und Sprache in Belgien *(Forsch. Landes und Volkskunde),* Stuttgart. 1887. — J. Destrée, *Wallons et Flamands,* Paris, 1923. — R. Dollot, *Les origines de la neutralité de la Belgique,* Paris, 1902. — Baron Guillaume, *L'Escaut depuis 1830,* Bruxelles, 1902. — G. Kurth, *Notre nom national,* Bruxelles, 1910; La frontière linguistique en Belgique et dans le Nord de la France *(Acad. Sc. Lettres et Beaux-Arts de Belgique),* in 8°, XLVIII (Lettres), Bruxelles, 1895 a 1898. — H. Charriaut, *La Belgique moderne,* Paris, 1910. — H. Heyman, *La Belgique sociale,* Paris, 1916. — P. Reclus, Le progrès du français dans l'agglomération bruxelloise *(La Géographie,* 15. list. 1913).

ÚDAJE STATISTICKÉ

Okresy (arrondissements)	Rozloha v hektarech		Počet obyv. roku 1925	
Provincie Antwerpen (Anvers)	283.157		1.101.454	
Antwerpen (Anvers) . .		97.156		697.405
Mechelen (Malines)		50.359		219.485
Turnhout		135.642		184.564
Provincie Brabant	328.297		1,611.952	
Bruxelles, Brussel . . .		110.710		1,147.694
Leuven (Louvain)		112.766		285.919
Nivelles (Nijvel)		104.821		178.339
Provincie West-Vlaanderen (Flandre Occidentale)	323.396		865.006	
Brugge (Bruges)		65.559		172.600
Kortrijk (Courtrai)		44.303		225.488
Diksmuide (Dixmude) . . .		34.337		45.475
Veurne (Furnes)		28.380		41.387
Oostende (Ostende)		29.594		91.279
Roussellaere (Roulers) . . .		29.721		108.421
Thielt		30.445		71.094
Yperen (Ypres)		61.057		109.262
Provincie Oost-Vlaanderen (Flandre Orientale)	300.028		1,119.591	
Aalst (Alost)		47.121		217.242
Oudenaerde (Audenarde) . .		41.248		112.411
Eecloo		36.211		69.517
Gent (Gand)		90.632		408.398
St. Nikolaas (St. Nicolas) . .		49.819		167.665
Dendermonde (Termonde) .		34.997		144.388
Provincie Hainaut (Henegouwen)	372.166		1,258.358	
Ath (Aath)		49.328		84.743
Charleroi		56.099		446.978
Mons (Bergen)		61.124		265.334
Soignies (Zinnik)		54.770		168.009
Thuin		90.823		137.700
Tournai (Doornijk)		60.022		155.594
Provincie Liége (Luik)	289.855		949.301	
Huy (Hoei)		72.120		99.045
Liége (Luik)		75.750		541.925
Verviers		100.081		236.230
Waremme (Borgworm) . . .		41.860		72.101
Eupen a Malmédy *)	98.942		59.785	
Provincie Limburg (Limbourg)	240.766		330.656	
Hasselt		90.895		149.209
Maaseyck		86.106		72.509
Tongeren (Tongres)		63.765		108.938
Provincie Luxembourg (Luxemburg)	441.812		222.595	
Arlon (Aarlen)		32.051		40.843
Bastogne (Bastenaeken) . . .		98.981		40.917
Marche		93.663		42.295
Neufchâteau		145.082		56.511
Virton		72.035		41.629
Provincie Namur (Namen)	366.026		353.363	
Dinant		157.081		86.945
Namur (Namen)		112.442		208.341
Philippeville		96.503		58.077
Celé království	3,044.101		7,871.661	

*) Okresy Eupen, Malmédy a Saint-Vith jsou od roku 1925 připojeny k provincii lutyšské.

KAPITOLA ČTVRTÁ

ARDENNY — LOTRINSKO — CONDROZ A MEZIŘÍČÍ SAMBRESKO-MAASKÉ.

I. ARDENNY

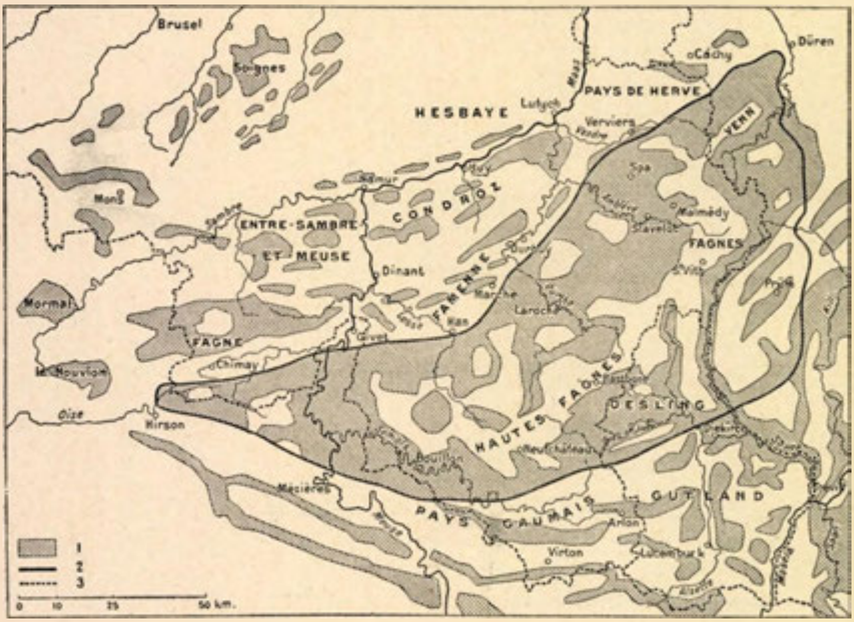
Jakožto země vysoká a chladná se Ardenny (Ardenne, Ardennen) objevují v lidové mluvě se svéráznou představou přirozené krajiny zřetelně odlišné od krajin sousedních. Převyšují skoro všude 400 metrů, na velikých rozlohách se udržují nad 500 metry, dosahují pak 651 metrů vrchem Baraque de Fraiture, 675 metrů vrchem Baraque Michel a 692 metrů vrchem Botrange. Představa lesa je tu neodlučná od představy vysočiny; se všech stran vstupujeme do Ardenn skrze veliké lesy, zdaleka již se ohlašují temnou čarou stromové spousty. V minulých stoletích, nežli začalo velké mýcení, popisovali je cestovatelé jakožto lesní pustinu, osídlenou divokou zvěří. „Terra montuosa et ferarum abundans", praví jeden tekst ze 14. století. Jejich jméno je staré keltské slovo, které jako slovo Hardt a německé slovo Wald sdružuje představu vrchu a lesa. V lidovém pojetí jsou Ardenny země chudá, těžko vzdělavatelná, naproti zlatým nivám moselským a lotrinským; spočívá na půdě křemencové a phylladové (phyllades), pískovcové a břidlicové, chudé vápencem, stěží pokryté vrstvičkou prsti.

Vysoké plošiny ardennské tvoří trojúhelníkovou spoustu, jejíž vrcholy můžeme umístiti k Hirsonu ve Francii, k Diekirchu v Lucembursku a k Düren v pruském Porýní. Náleží čtyřem státům, ale největší jejich část je v Belgii. Jádro Ardenn se prostírá mezi Maasou a řekou Amblève. Na pokrajích mají často jejich jednotlivé části místní jména: Thiérache ve Francii, na západ od Maasy; Oesling (Ösling) ve velkovévodství lucemburském; Hautes Fagnes neboli Hohe Venn*) mezi Amblèvou a krajem cášským. Východněji, za širokou kleslinou, jíž protékají v protivném směru Roer (Ruhr) k Maase a Our k Mosele, přestávají Ardenny; odtud

*) Tohoto německého jména užívají i francouzské mapy na rozdíl od Hautes Fagnes v provincii Luxembourg (u města Neufchâteau); flámsky se obojí jmenuje Hooge Veenen.

až k Rýnu prvohorní masiv pokračuje se jménem Eifel. Celkem se Ardenny prostírají na rozloze asi 10.225 čtverečních kilometrů. (Obr. 29.)

Ardennská příroda. Přicházíme-li z vnějšku některým údolím, působí na nás Ardenny dojmem hor. Semois, Lesse, Ourthe, Amblève, Vesdre, všechny tyto řeky z nich vytékají křivolakými a divokými chodbami,



Obr. 29. *Horní Belgie a Lucembursko. Ardenny.*
1. Lesy. — 2. Hranice Ardenn. — 3. Státní hranice.

v nichž kypící vody se rozdělují mezi balvany, kterými je řečiště poseto. Lesní spousta obklopuje všechno tichem a stínem; teprve když vystoupíme na náhorní planinu, otvírá se obzor. Tu pak se nám před očima prostírají širé jednotvárné plochy, složené z klidného vlnění a ze širokých kleslin beze svahu. Na těch stěží prohýbaných hřbetech jsou pastviny obehnané drátěnými ploty; sadba sosen tyčí tu hubené své siluety. V míru lad a lesů, pod závojem dlouhých mlh, které někdy zšeřují i letní dopoledne, jeví se krajina jako smutná a přísná; holá, neutěšená rašeliniště pokrývají nejvyšší části planin, mezi Malmédy a Verviers, mezi Houffalize a Stavelotem. (Obr. 30., 31., 32. a 33.)

Svým svérázným podnebím nabývají Ardenny povahy horského kraje. Všude naprší přes metr vody za rok; dokonce i 1100 až 1200 milimetrů

u prameniště řek Lesse a Ourthe, 1300 milimetrů kolem vrchu Baraque Michel. Prší v listopadu a v prosinci následkem oceánských níží, i v červnu a v červenci, za velkých bouřek. Toto vlhké podnebí je příčinou častých mlh; na Baraque Michel je 150 mlžných dní naproti 65 v Bruselu. V tom ovzduší prosyceném parami se kmeny stromů pokrývají mechem a lišejníky; mnohdy visí s větví nádherné chomáče epifytů. Hlavně však se



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 30. *Údolí potoka Trembles u Boigy-Pontu.*
Vysoké bažinaté údolí v Ardennách.

ardennská příroda vyznačuje tuhými zimami. Lednový průměr je o 5° nižší než v Ostende; stejný rozdíl pozorujeme v tomto měsíci mezi Paříží a Stockholmem. Mrazy začínají i končí pozdě; po prvé mrzne průměrně 5. října v Bastogni, naposled 11. května. Do roka je 98 mrazivých dnů ve Spa, 112 ve Stavelotu, 145 v Bastogni. Roku 1896 mrzlo v Bastogni 75 dní po sobě. (Obr. 34.) Sníh padá do pozdního jara a leží dlouho. Ještě nepříjemnější činí zimu na těch vysokých planinách prudké větry; zkrucují a srážejí stromy, ohrožují růst lesní sosny. Lidé se musí proti větru chrániti. Ve vysokých Ardennách bývají stavení na ohrožené straně pokryta břidlicí a plechem, jejich nízká střecha se svažuje až k zemi. Kryjí se za vysoké hradby smrků a buků.

Za takovýchto tuhých podmínek trvá vegetační doba o půl roku méně než v okolí Lutychu. V době, kdy Hesbaye již zasévá ozimy a ve Flandřích se mezi dvěma osevy pěstuje řepa, nesklidily ještě Ardenny ovsa. Drsné podnebí, nepříznivé obilí, přeje poněkud jen lesu, dubovému, habrovému, bukovému, a lesu smrkovému a sosnovému. Proto také v zeměpisné tvářnosti Ardenn je les svérázným rysem, který postřehujeme nejdříve.



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 31. *Ardennská plošina u Gembes.*
Klidné tvary a pravidelný obzor.

Ardennské hospodářství. Les pokrývá v Ardennách stále velkou rozlohu; v některých okresích zaujímá často přes čtvrtinu a leckdy i přes třetinu celkové plochy. Je to podle Micheleta „ohromný les malých dubů", nemající bujnosti hvozdů soigneských. I když se ponechávají úplně samy sobě, nezvednou se tu stromy nikdy do velké výše. Na planinách ošlehávaných větry nenalézají ochrany; musíme sestoupiti do krytých údolí, chceme-li je viděti seskupené v hustý les. Původně v porostu vrchů ardennských nebylo stromů jehličnatých, nýbrž pouze listnaté: dub, buk, k nimž se družily habr, líska a bříza. Od polovice století 19. přeměňuje pomalu kraj soustavné vysazování stromů jehličnatých. (Obr. 35.)

Po celé věky byl les nerozlučnou součástí ardennského hospodářství;

podle starého práva měli z něho sedláci cenný užitek: dříví, pastvu a stelivo. Ty obyčeje dosud úplně nevymizely. V mnohých vesnicích je les stále ještě obecním majetkem a těží se z něho společně: obec prodává na veliký prospěch svého rozpočtu kůru a dříví vykácené v doubravách, bučinách i borech, každá rodina dostane své palivo, svůj pozemek ke klučení, má právo na stelivo, na roští, na bukvice a žaludy; práce v lese zaměstnává lid v zimě. Bývalý způsob klučení, že totiž se kusy vykáceného lesa zorňovaly spalováním trávy a suchých větví, vychází již ze zvyku, žije však dosud v údolích Maasy francouzské, v údolí Semois pod Bouillonem,



(Foto Briquet.)

Obr. 32. *Údolí řeky Amblève, nedaleko vtoku řeky Ourthe, severovýchodně od osady Comblain-au-Pont.*
V pozadí náhorní planina Fagnes.

v údolí Ourthy mezi místy Houffalize a Laroche, v údolí Sauery u Esche v Lucembursku. V podjeseni se po stráních šíří hustý kouř, a vítr odnáší daleko jeho štiplavý zápach.

Ten starodávný obyčej však mizí všude, kde zemědělský pokrok pronikl do těch zaostalých krajů. Od poslední čtvrti 19. století kráčí vývoj obřími kroky. Aby byla půda zúrodněna, nespokojují se více vypalováním a úhořením. Tím, že se užilo umělých hnojiv a že se rozšířily pícniny, rozhojnila se potrava pro dobytek, rozmnožil se jeho počet, a tak se opět získaly spousty mrvy, které se může dostati zemi. Ardenny jsou jednou z končin kdysi chudých, které nové hospodaření obohatilo. Všude se rozmáhají pastviny, louky, pole pícnin, až mnohde zaujímají polovinu celkové rozlohy, jako v obcích Sibret, Bastogne, Neufchâteau, Houffalize. Vesnice, které se kdysi soustředily v sebe a pěstovaly pouze tolik, kolik samy spo-

třebovaly, obracejí se nyní k obecnému trhu. Ardenny dříve prodávaly jen dříví, nyní však vyvážejí dobytek, máslo, brambory, oves.

Zděděné plodiny, žito, oves, brambory, zaujímají sice stále své místo na polnostech. Ale veškerá péče je nyní věnována dobytku. Zanechávají starých obyčejů extensivního chovu, pastvy v lese, obecního stáda, které „slouha" vodil denně na neurčitá lada, na palouky, které se neodvodňovaly ani nezavlažovaly. Každá ardennská vesnice až po nejvyšší vrcholky se nyní obklopuje pásem pečlivě ošetřovaných pastvin, který je celý obehnán kolím a dráty. Každý statek vidí ve svém dobytku hlavní bohatství. Na



(Foto Briquet.)

Obr. 33. *Město Stavelot. Napravo údolí řeky Amblève.*

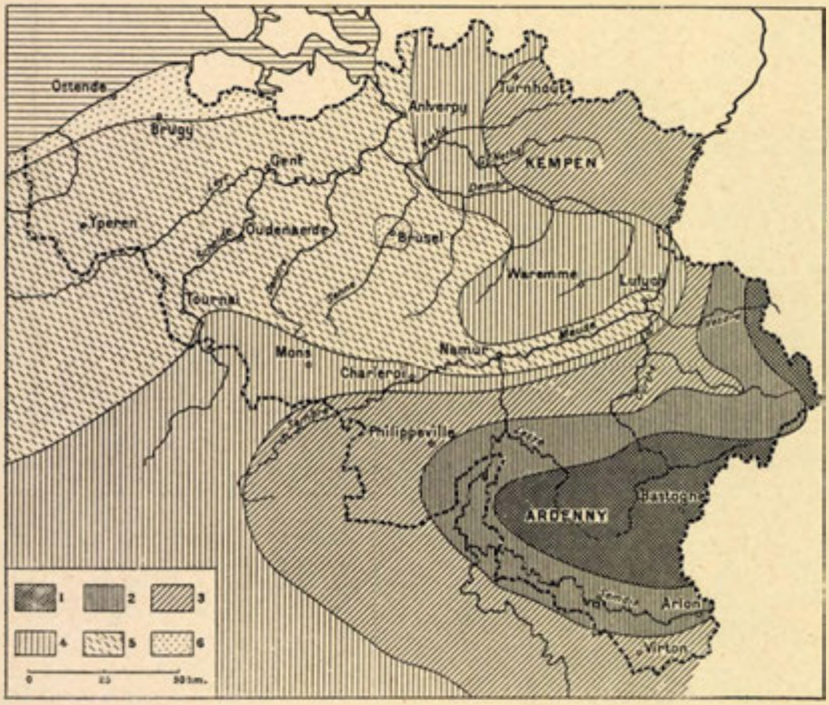
Ardennské městečko; sníženina v náhorní planině, jehličnaté lesy.

malé třicetihektarové usedlosti napočteme nezřídka na dvacet kusů skotu, pár koní a asi deset vepřů.

Skot se pěstuje především jako dobytek užitkový. Ten kraj se nehodí k vykrmování, jež ponechává krajům intensivního chovu. Z Ardenn chodí do nižších krajů mladá dobytčata, která se pak vykrmují pro městské jatky. Krávy zůstanou v Ardennách a dávají mléko. Hned v dubnu, jakmile se ukáže tráva, se vyvedou na pastvu a zůstávají tam až do Dušiček. V zimě jsou ve stájích. Mléko samo se zřídka prodává; hlavně se z něho vyrábí máslo v družstevních mlékárnách, které se rozmnožily po roce 1895 (Bastogne, Carlsbourg, Paliseul, Libramont, Soy, Moircy, Hotton, Chérain). Do těch mlékáren se nevozí mléko, nýbrž již smetana, získaná na odstředivkách. Odstředěným mlékem pak krmí vepře. Všechny statky mají v nich svou zásobu masa; mnohé však prodávají na trhu bastogneském selata i vykrmené kusy.

Kdysi měly Ardenny své koňské plémě, malá, lehká a otužilá zvířata,

odchovaná na drsných ladech a v lese. Ale toto domácí plémě mizí, jsouc kříženo s plemenem brabantským, větším, méně selským a vzhlednějším. Ardennský rolník má zálibu v tom chovu, vyžadujícím velké péče; odchovává koně, kteří pak pracují na jeho polích i které prodává. Na koňské trhy do měst jako Neufchâteau, Saint-Hubert, Bastogne, Arlon, přicházejí koňaři z celé Belgie, i také mnoho Němců.



Obr. 34. *Mapa mrazů v Belgii.*

Počet mrazivých dnů do roka: 1. Od 120 do 140. — 2. Od 100 do 120. — 3. Od 80 do 100. — 4. Od 70 do 80. — 5. Od 60 do 70. — 6. Od 50 do 60. — Je zřetelně viděti rozdíl mezi horní a dolní Belgii, a také, jak Kempenland je již chladný a rázu pevninského.

Rolníci. Vesnice a města. Jakožto samostatní rolníci se ardennští sedláci liší od velkostatkářů condrozských a hesbayeských, i od malých nájemců a podruhů flanderských. Většina z nich pracuje na svém. Toto selské vlastnictví, velmi dávné, se v posledním století velmi rozdrobilo následkem dělení dědictví, neboť ten kraj má značnou porodnost. Naštěstí využití rozsáhlých občin a rozvoj intensivního hospodářství vrátily dě-

dicům, oč přišli dělením. Vedle toho ten rázný lid upustil ode vší zastaralosti a pochopil také dobrodiní družstev; družstevnictví se všude uplatňuje při výrobě másla, při nákupu hnojiv, nářadí i strojů. Využivše domácích dělných rukou a podepřevše slabost jednotlivcovu sdružováním, jeví dnes ty malé statky nejlepší podmínky, jakých lze vyžadovati pro zemědělskou výrobnu.

Drobné usedlosti v Ardennách převládají; menší mají od 3 do 30



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 35. *Lesní práce v Haut-Fays v Ardennách.*
Loupání dubové kůry.

hektarů, větší od 30 do 60. V újezdu Gédinne neobsahuje z 31 vesnic 16 ani jedné usedlosti větší než 20 hektarů. Je to demokracie drobných lidí, žijících stejným životem jako jejich dělnictvo, mají-li nějaké, živících se žitem a špaldou, brambory, vepřovým masem a zeleninou ze své zahrádky. Celá rodina pracuje, i děti, které pasou dobytek, shrabují seno a dobývají brambory. Ti pracovití a střídmí sedláci jsou chladní a vypočítaví v obchodě, ale důvtipní a vzdělaní. Nikde se na venkově neposílají děti pilněji do školy; vědí, že vzděláním vzrůstá cena jednotlivce i výnos jeho práce. Bydlí v malých vesnicích o staveních seskupených; ze sta vesnic jenom deset má přes 300 obyvatel. Stavení jsou malá,

úměrně k rozloze usedlosti, skoro vždycky skrovné; před vraty trůní hnojiště a hned vedle hromada polen a otepí. Jsou smutná a tmavá, vystavěná z tamní břidlice, zřídka je zveselují barvy nebo zelené rostliny. (Obr. 36. a 37.)

Překvapuje, že v zemi, kde lesy a lada zaujímají ještě tolik místa, nalezneme hustotu 40 až 50 lidí po kilometru. Vysvětlíme si to velkým počtem rodin v té společnosti drobných rolníků a zároveň vlastníků půdy,



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 36. *Vesnice Hockai v Hautes Fagnes, východně od města Spa.*

jakož i hospodářskou úlohou lesa. Mnohdy lidnatost převýšila zdroje obživy, i nastalo stěhování za továrnami údolí maaského a do dřevařských pracoven severofrancouzských. Ale ty odchody se stávají vzácnějšími, zvláště od konce 19. století; obohativ svou půdu, dostává od ní rolník jakýs takýs blahobyt, i stává se usedlejším.

V tom rolnickém a lesním kraji, dlouho chudém a od světa odloučeném, nemá městský život ani starých ani hlubokých kořenů. První střediště obecných styků vznikala při klášteřích, Saint-Hubert, Stavelot, Malmédy. Po celá století zastávají tatáž městečka svou úlohu místních tržišť, a dnes je vidíme ve stejné podobě. Jestliže některá vzrostla a stala se většími obcemi, pak za to děkují novodobým silnicím a železnicím.

Opravdu městsky vypadající střediště jsou pouze v severovýchodních Ardennách, kde již působí vliv blízkého Lutychu a Cách. Letoviště Spa děkuje za svůj rozkvět svým uhličitým a železitým pramenům, za nimiž se tam chodilo již ve 14. století; v 18. století se mu dostalo návštěv panovnických, jež utvrdily jeho pověst. Je to město umělé, město zábav, ležící v překrásném lesním rámci, které ke svým 8300 obyvatelům přidružuje asi 12.000 dočasných návštěvníků. (Obr. 38.) Stavelot (5200



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 37. *Vesnická stavení v Haut-Fays v Ardennách, jižně od Beauraingu.*
Hutné stavení z břidlice, pobité prkny.

obyv.), kdysi sídlo benediktinského opatství, je dnes oživeno koželužnami na březích řeky Amblève. (Obr. 33.) Malmédy (5200 obyv.), ležící při jazykové hranici, se vrátilo k Belgii roku 1919.

V údolích, která na všech stranách sestupují s Ardenn, vábí turisty mnoho tichých malebných městeček, jako je Houffalize, Laroche, Saint-Hubert, Gédinne, Bouillon. Na vysokých planinách žijí některá jen z toho, že leží na železničních křižovatkách; taková jsou Libramont, Bertrix, Paliseul. Jiná, starší, jsou dávnými tržišti, kde sedláci nakupují své potřeby a kde prodávají dobytek; tak Neufchâteau a Bastogne, jež obě jsou připojena k železniční síti. Všeobecné dopravní dráhy se více Ar-

dennám nevyhýbají; tři velké železniční trati tudy procházejí, spojující Dinant, Namur a Lutych s Lucemburskem a Lotrinskem.

II. BELGICKÉ LOTRINSKO

Na jih od Ardenn má Belgie územíčko ze zcela jižního rodu. Menší nadmořskou výškou, mírnějším podnebím, svou vrchovinou se připojuje k zemi lotrinské. Až do roku 1839 bylo připojeno k bývalému vévodství Lucemburskému, od něhož bylo odděleno spolu s ostatkem wallonského Lucemburska a připojeno k Belgii. Prostírá se na 945 čtverečních kilometrech, což je pět a půlkrát menší rozloha, nežli má francouzský département Ardennes. Třebas je tak maličké, jeví toto území krajinnou rozmanitost, tak obvyklou v Pařížské pánvi, která pochází ze střídání tvrdých a měkkých hornin, „břehů" a kleslin. Když se od Virtonu a Messancy zahledíme k jihu, zastaví se náš zrak na nejmohutnějším z těch břehů; je to vápencová římsa longwyská, vyčnívající leckde více než 150 metrů nad dno údolí řek Chiers a Ton, a celá se ježící lesem. V místním názvosloví se jí říká „Mont", „Montagne", „Côte". Do tvrdé a suché půdy mohou pouze stromy zapustiti kořeny; oraniny jsou tu vzácné. Ale ten břeh obsahuje mocná ložiska železné rudy (minette). Bohužel průběh hranic ponechává Belgii pouze nepatrnou částečku tohoto pokladu. (Obr. 12.)

Již rozmanitostí svého povrchu se Belgické Lotrinsko příkře liší od hutného masivu ardennského; podnebí ten rozdíl ještě dovršuje. Ne že by, jak se říkalo příliš domýšlivě, připomínalo jakousi malou Provenci, ani že by se to území mělo oslavovati jako práh země slunce. Ve skutečnosti zasluhuje názvu „dobré země" jen při srovnání s drsnými Ardennami. U Virtonu je o 300 metrů nižší, nežli je kraj na východ od Neufchâteau, je chráněno od severu, má méně drsné zimy, méně sněhu, teplejší léta. Odtud pochází časnější vegetace, dřívější žně, delší čas pro polní práce; lze tu pěstovati déle uzrávající obilniny, objevují se tu choulostivější stromy, jako kaštan a ořech, ovocné stromoví je tu rozmanité. Je to klasická protiva dobré a špatné země. Ale ta dobrá země sama není uchráněna tuhých mrazů a chladných nocí, obecných ve vnitrozemských polohách.

Třebas tu méně vládne nežli v Ardennách, i zde má les vlastní dobré místo v hospodářství. Pokrývá pětinu okresu arlonského a ještě mnohem více v okrese virtonském. Je málo vesnic bez lesa a každá domácnost si zachovává právo na užitek z něho. V tom lesním rámci je život rolnický

stále dosti trudný. Lotrinská půda není tak úrodná jako spraš a naplaveniny; chybí jí fosfor, na písku strádá suchem, na hlíně trmácí potahy. Sedláci tu zachovávají ještě dávné tříleté hospodaření: jako ozimé obilí pšenici nebo žito, jako jař oves, kterým se krmí koně statků, třetím rokem pak buď zemáky nebo jetel a vojtěšku, anebo holý úhor. Není tu vsunutých plodin, není tu žádného pěstění vyžadujícího zvláštní péče,



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 38. *Spa. Lázeňské město a letoviště.*
Lesnatá krajina. V pozadí pravidelná čára vysokých plošin.

leda trochu tabáku na březích semoiských. Způsob práce je ještě zastaralý, užívá se málo umělých hnojiv, pole jsou často plna chrp a vlčího máku.

Do tohoto zděděného rolničení zavedlo mladé pokolení nový zdroj bohatství: obchodní chov dobytka. Všude tráva a pícniny zabírají úhory a zatlačují chleboviny. Obyvatelé stájí skýtají hlavní příjem statkům. Od roku 1846 do roku 1911 vzrostl počet skotu ze 34.700 na 42.800 v okresích Arlon a Virton, co do váhy ho přibylo ještě mnohem více. Výroba mléka na prodej se rozšířila po celé zemi; i tam dodávají rolníci smetanu do mlékáren, jež vyrábějí máslo. První mlékárna, založená ve Virtonu roku 1894, byla příkladem jiným, v obcích Saint-Mard, Messancy,

Nobressart, Florenville, Étalle; máslo se dodává do měst a průmyslových středišť celé ostatní Belgie. Mléčnými odpadky se krmí vepři. Těch zvířat nalezneme velmi mnoho po celém tamním venkově; nezřídka se pasou v celých stádech na travnaté návsi anebo na strništích v podjeseni. Všechny polní práce se vykonávají pomocí koní. Ale tito koně se nerodí v tom kraji; kupují je na trzích v obcích Ciney a Binche. Tak vypadá tato stará obilná země, nehodící se pro choulostivé plodiny, již novodobý pokrok usměrnil k mlékařství.

Jako skoro v celém Lotrinsku, jsme i zde v oblasti malého vlastnictví a malých usedlostí; průměrná usedlost je mezi 6 a 20 hektary. Skoro tři čtvrtiny půdy jsou vzdělávány přímo vlastníkem a jsou rozkouskovány, rozdrobeny ve spoustu políček. Lotrinské vesnice si jsou všechny podobné; všude vidíte hnojiště a hromady dříví před vraty, velké žebřiňáky, stojící venku, nízká, zavalitá stavení, často obložená prkny a břidlicí. Ve stodolách jsou velké mlaty, kolemjdoucí může viděti, jak tam mlátí snopy. Žijí tu ještě staré zvyky a obyčeje, všichni pracují v lesích, mají společnou prádelnu a studni, v zimě se scházejí na táčky „za pecí“.

Všude vládne vesnický život s polními pracemi. Přece však již trpí blízkostí dulní pánve lotrinské. Na území belgickém jsou železárny v místech Athus, Halanzy a Musson; odtrhují muže od půdy, a mnohé vesnice pozbyly všeho zemědělského dělnictva. Ještě více podporují ten odchod huti francouzské a lucemburské. Vyjímaje však tento jihovýchodní průmyslový kout, mají venkovské poměry v belgickém Lotrinsku převahu. Jsou tu jen malé venkovské městysy, jako Étalle, Florenville a Virton. Jediné město je Arlon (Aarlen; 11.500 obyv.), hlavní město provincie Luxembourg. Leží v okrese, kde dvě třetiny obyvatelstva mluví německy; tento německý kraj se příkře liší od kraje Gaumais, to jest od wallonské části jižního Lucemburska. Stará obec Arlon, římské Orolaunum, děkuje za své bytí tomu, že je zastávkou na staré cestě z Trevíru do Remeše. Za středověku zaujímá střed mýtiny vykácené v lesích vedle cisterciánského opatství Clairefontaine. Po několik století se objevuje v dějinách jako místo opevněné, ale nikdy nedosahuje rozměrů velké obce. Mnozí jeho obyvatelé byli ještě roku 1830 rolníky; teprve od roku 1870 převládá ráz městský. Náměstí zastíněná velkými stromy a čisťoučké ulice dodávají Arlonu vzhledu malého a krajského města s měšťanským a úřednickým obyvatelstvem. Trochu rušnosti tu pochází z pohraniční polohy; je tu totiž vojenská posádka a železniční stanice na trati z Lucemburku do Bruselu.

III. CONDROZ A MEZIŘÍČÍ SAMBRESKO-MAASKÉ

Mezi Ardennami a kleslinou sambresko-maaskou se prostírají plošiny střídavě rolní a lesnaté, přísného vzhledu. Od západu k východu měří 120 kilometrů, od severu k jihu 40 kilometrů. Hluboké údolí maaské, které je protíná od Givetu k Namuru, je dělí ve dvě části: na západě meziříčí Sambresko-maaské, na východě Condroz. Přicházíme-li z Ardenn, sestoupíme v malé vzdálenosti o více než 200 metrů. Jsou nižší, méně drsné, méně chladné, méně lesnaté a také otevřenější, úrodnější, lidnatější nežli masiv ardennský. Srovnáme-li je však s belgickými rovinami, nalezneme divokou drsnost v jejich pískovcových a břidlicových vrších i v jejich hlubokých údolích. Jejich podnebí je mnohdy nevlídné: mrzne tu 95 dní v roce, někdy ještě v květnu; v létě se často strhnou prudké bouřky s krupobitím; rozdíly mezi zimou a létem i mezi nocí a dnem ukazují ještě na pevninskou polohu a na průměrnou nadmořskou výšku 250 až 350 metrů.

Devonské a karbonské prvohory s pískovcem a břidlicemi skýtají těm plošinám pouze kamenitou, chudou půdu, svědčící rostlinstvu lesnímu. Staré písemné památky nám líčí ten kraj jako veliký les. Přes to že se mnoho kácelo, porůstá les dosud přes třetinu okresů Dinant a Marche. Stará místní jména Fagne a Famenne vzbouzejí ještě dnes představu lesa; leckdy se tu setkáváme s temnými a přísnými obzory ardennskými.

Ale svéráznost toho kraje pochází v podstatě z vápencových poloh obsažených v zemi. Na vápenci les řidne, obzor se rozvírá; na jeho propustných vrstvách, pokrytých jílovitou prstí, se usazuje pole. V údolích se podél teplých stěn bílé skály odvažují života i choulostivější rostliny. Jakmile se na obrubě Ardenn, poblíž míst Durbuy, Marche a Beauraing, objeví vápenec, máme ihned dojem, že začíná nová příroda, příznivá obilí; velké vesnice tu vzdělávají pole, v prohlubních se skrývají jabloňové sady. Týž pruh vápence, velmi dlouhý a velmi široký, prochází celým meziříčím, od Trélonu, ještě za hranicemi, přes Chimay a Mariembourg až po Givet; objevuje se jako světlá čára mezi lesními spoustami Fagne (Veenen) a Thiérache, s pšeničnými poli, se svými s a r t s (mýtinami), zakusujícími se do lesů, asi třiceti rolnickými vesnicemi. Osídlen je již za doby kamenné, a v tekstech dávného středověku se o něm dějí zmínky jako o kraji šťastném a lidnatém. (Obr. 39.) Jinde zas vápenec přikrytý spraší tvoří místy plošiny s rovným a pravidelným povrchem, klidné lány, oddané orbě. Tak v Condrozu mezi údolími řek Hoyoux a Bocq, pozemky u obcí Havelange, Warzée, Ciney, Gesves a Haillot; v meziříčí Sambresko-maaském

v okolí obcí Saint-Gérard, Florennes a Thuillies. Jsou to vysoké pláně s tučnou, silnou půdou, rozdělené v rozsáhlá pole, holé, jednotvárné.

V údolích mezi těmi vápencovými plošinami vládne nálada klidného zátiší. Již na úsvitě osidlování skýtala lidem příznivé polohy a jeskyně. Magdalenská sídliště se řadí za sebou v údolí maaském a lesseském. (Obr. 10.) Jsou zjištěna velmi lidnatá sídliště v jeskyních u osad Goyet, Furfooz, Hulsonniaux. Vápencová údolí jsou teplejší cesty, na nichž se mírní tuhé podnebí plošin. Hostí jižní rostliny, jako zimostráz, jalovec a vstavačovité v údolí řeky Eau Blanche u Chimay. Mezi vápencovými skalami na řece Amblève u Tilffu se sluní štěpnice a školky. U Dinantu zdobí stěny maaského údolí terasovité sadby a špalíry. Pod Walzinem, na úpatí vápencových srázů lesseského údolí, se vedle kvetoucích ovocných sadů vyskytne i něco révy a fíků. Do přísných krajin condrozských a meziříčních uvádí vápenec trochu rozmanitosti, světla a radosti.

Polní hospodářství a venkovský lid. Na počátku 19. století, kdy Flandry již po několik století hospodařily intensivně, setrvával Condroz ještě při starém tříletém střídavém hospodaření: ozim, jař, úhor. Půda si musila každý třetí rok odpočívati; jednou za tři léta se hnojila, jednou za devět let vápnila. Ale během 19. století pomalu vymizel mrtvý úhor; nahradily jej zemáky a pícniny. Špalda ustupovala ušlechtilé pšenici. Všude se šířil oves; dnes je v převaze i proti pšenici. Ten kraj tedy zůstal věren obilí, naučil se však je lépe pěstovati a zvětšiti jeho výnos. Ale jako ve všech krajích okolních, můžeme i zde co den znamenati postup hospodářství travného.

Největší příjem skýtá totiž skot a koně. Podle jednotlivých stupňů svého vývoje nalézají dobytčata kupce na trzích v Ciney, Huy, Durbuy a Marche, jsou pak posílána do travných krajů, jako je okolí chimayské, anebo do krajů intensivního chovu, jako jsou Flandry, kde se vykrmují; již počátkem 19. století přicházeli tam pivovarníci z départementu Dyle kupovati hubené voly. Mlékařství není ještě do té míry zprůmyslněno jako v Ardennách a Kempech, třebas jsou již také družstevní máslárny v kraji chimayském a ve Famenne; nejčastěji se máslo vrtí doma, a každý statek si sám obstarává jeho dopravu do blízkého města anebo do kraje charleroiského. Chov koní, jímž se již odedávna zabýval každý prostřední statek, je dílem zkušenosti a pečlivosti, v němž rolník těchto krajů vyniká. Po celé léto jsou hříbata chována na pastvě; když je jim půldruhého roku nebo dvě léta, prodávají se do kraje Herveského, do Flander i do Německa. Koňské trhy v Ciney vábí obchodníky zdaleka; je jich do roka asi dvacet,

na únorový se sejde až i 4000 kusů. Tak tedy všechny ty zemědělské pláně se pomalu usměrňují k hospodářství pastvinnému. Hlavní majetek rolníkův se soustředí ve stáji. Na čtyřicetihektarovém statku u Chimay, který věnuje skoro devět desetin všech pozemků travinám a pícninám, bývá osm až deset koní a třicet kusů dobytka hovězího.

Zajímavé území, vzácně úrodné, prostírající se v Sambresko-maaském meziříčí mezi obcemi Beaumont, Walcourt a Thuin, se odlišuje od jiných hospodářskou svérázností. Poněvadž kdysi přináleželo k biskupství



Obr. 39. *Vliv vápence na osídlení.*

1. Les. — 2. Státní hranice. — 3. Železnice. — Od Givetu k Cimay a dále až na hranici francouzskou se táhne pruh vápencové půdy, skoro úplně prostý lesa, posetý velkými vesnicemi, mezi dvěma lesnatými kraji břidlicovými.

lutyšskému, je dosud zvykem nazývati je „krajem lutyšským" (pays de Liége). Zvláštní hodnoty mu dodává mocná vrstva spraši, která z jeho půdy činí skoro nejlepší půdu belgickou. Ač leží uprostřed kraje provozujícího hospodářství travné, zůstává věrna intensivnímu hospodářství polnímu na velkých usedlostech po 200 až 400 hektarech. Cukrovka se tu střídá s pšenicí, ovsem a ječmenem. Skoro všechna řepa se na podzim soustředí do řezárny v Thuillies a do cukrovaru v Donstiennes. Skoro všechna půda je zorána. Dobytek je tu mnohem méně zvířectvem chovným než tažným. Teprve když po několik kampaní se volů využilo u pluhu a u vozů, vykrmí se řízky a prodávají se řezníkům. Pouze klisny jsou chovnými dobytčaty a skýtají hříbata. Tento sprašový okres je jedním z nejpokročilejších středisk racionelního zemědělství v Belgii. Kolem Gozée, Thuillies, Fon-

taine-Valmontu se prostírají jeho širé ploché lány, rozdělené v ohromná pole, nad nimiž bdí statky s velikánskými staveními, podobnými tvrzím.

Na rozdíl od Ardenn v Condrozu a v meziříčí převládá velkostatkářství. Společenské ovzduší tu je jiné, poněvadž ten kraj vždycky žil pod přímým vlivem bohatých měst Lutychu, Namuru, ba i Bruselu, která hleděla ukládati svůj kapitál do nemovitostí. Velké statky jsou tu pevně usazeny. Majetky po více než 100 hektarech, zaujímající jenom 4.5% katastrální výměry v ardennském újezdě Gédinne, zaujímají 49% v újezdu Dinant, přes 40% v újezdech Ciney a Nandrin; v újezdě Andenne ještě přes třetinu, v újezdech Rochefort, Namur a Florennes přes čtvrtinu. Celé obce jsou majetkem několika zemanů.

Vlastník sám zřídka hospodaří na velkostatku, obyčejně jej pronajímá; jsou rozděleny ve velké nájemné statky, větší než 40 a 50 hektarů, leckdy i přes 100 hektarů. V samotném újezdě Ciney se počítá 240 statků větších než 50 hektarů, zaujímajících polovinu území. Všichni ti velcí nájemci bydlí v osamocených dvorcích uprostřed svých polností; jsou to hutné budovy, sestavené kolem čtvercového dvora, celistvě a uzavřeně. Kolem statku je rozsáhlá pastvina obehnaná drátěným plotem, v níž se v létě chová skot a hříbata; na nejlépe chráněné straně je jabloňový sad. Tu a tam mezi lány velkých dvorů seskupují vesnice s nízkými cihlovými nebo lepenicovými domky drobný lid, chalupníky nebo pouhé domkáře a dělníky, pracující v blízkých lomech a v továrnách průmyslového kraje. (Obr. 40.)

Města. Polní a lesní hospodářství, nerovný povrch, brázděný hlubokými údolími, vzdálenost velkých dopravních tratí, to všechno musilo působiti, že tu městský život byl nevalný. Města, často dosti starobylá, nepůsobí za svůj nejbližší obvod. V Sambresko-maaském meziříčí byla založena řada malých městských obcí, zároveň tržišť a tvrzí, na mýtinách, na křižovatkách cest procházejících velkými lesy krajů Thiérache a Fagne. Chimay, vystavěné na úpatí vápencové skály, nesoucí hrad jeho knížat, bývalo dlouho středištěm hutí a hamrů, zpracovávajících železo v lesních vesnicích. Couvin, jež uvádí listina z 9. století, opírající se o skálu, která strmí nad údolí řeky Eau Noire, je dnes tržištěm dříví, městečkem o 3000 obyvatelích, kde jsou seskupeny vápenky, pivovary, lomy. Mariembourg býval tvrzí, střehoucí přístupu od jihozápadu k Namuru. Philippeville bylo založeno roku 1555 Karlem Pátým za týmž účelem vojenským. Walcourt má dosud starý gotický kostel. Florennes má koželužny a vápenky. Beaumont bývalo tvrzí hrabat henegavských v 11.

století, dnes je to malé zemědělské tržiště. V části údolí řeky Sambre, do které nedosahuje působení Charleroi, leží hezké město Thuin (6600 obyv.) nad řekou na skalním ostrohu. Nejvýše je horní město, za starými hradbami, jež překračujeme po příkrých schodech a po krabatých stezkách, s čistými, dlážděnými ulicemi, žijící pokojně pod svou čtverhrannou věží; při vodě je dolní město s nádražím, přístavem a průmyslovými pod-



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 40. *Mazée, belgická vesnice jihozápadně od Givetu.*
Shluklá stavení v údolí vápencových plošin, nedaleko od údolí řeky Viroin.

niky, pilou, koželužnami, loděnicemi, továrnami na hospodářské stroje. (Obr. 41.)

V Condrozu jsou města jen skromná venkovská tržiště. Nejrušnější z nich, Ciney (5200 obyv.), ožívá hlavně ve dny dobytčích trhů. Na jižní hranici Condrozu označuje řada městeček hranici, kde se stýká s Ardennami: Durbuy, Marche, Rochefort a Beauraing. Rozvoj železnic nezměnil nijak osudu těch malých měst, neboť obchodní doprava prochází tím krajem, aniž se tu zastavuje. Od roku 1858 prochází trať z Lucemburku do Namuru těmi vrchy s velkým stoupáním; ale vlaky se železnou rudou směřují do Charleroi a vagony se zbožím lucemburským a lotrinským do Antverp.

Jediná velká přirozená cesta vede těmi drsnými planinami, totiž údolí maaské, vodní dráha mezi Lotrinskem a Nizozemím. V nové době bylo koryto řeky upraveno, takže tu mohou plouti čluny o ponoru 1.80 m až 2.10 m. Podél řeky vede železnice z Givetu do Dinantu a do Namuru. Proto také je to údolí lidnatou chodbou, plnou malých shluků, které se někdy vzájemně dotýkají. Ježto je tu pěkná krajina, chodí tam tráviti



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 41. *Thuin, na pravém břehu horní Sambry.*

Město je vystavěno stupňovitě na údolním úbočí. Vlevo se začíná údolí zaklesávati mezi lesnaté plošiny. V pozadí napravo pravidelné vzdělané pláně.

léto měšťané z průmyslového kraje. A tak leží za sebou od francouzských hranic Hastière-Lavaux, Waulsort a Anseremme. V Dinantu se ocitáme ve starém ohnisku městského života (7700 obyv. roku 1910, 6500 roku 1926). Je vystavěn na úpatí strmé vápencové skály, na níž je zřícenina staré tvrze, a táhne se podél říčního břehu jako jediná ulice, do níž ústí malé uličky; někdy se zdá, že jsou domy zavěšeny na skalní stěně. Tato pevnostní poloha přivolávala na to město válečná neštěstí; utrpělo velice v 15. století, bylo vypleněno v 16. a 17. století, téměř zničeno Němci roku 1914. Zastávalo však i úlohu hospodářskou. Ve 13. století obrábělo měď a mosaz, a jeho výrobky se šířily po celé Evropě. Di-

nantané měli tehdy obchodní kancelář v Londýně a přináleželi k německé Hanse. Ačkoli za našich dnů hlavním zdrojem příjmů je pro Dinant pobyt a projíždění cizinců, zachovává přece ještě jakousi průmyslovou činnost ve svých strojírnách, koželužnách, přádelnách a tkalcovnách na vlnu. Pod Dinantem procházíme obcemi Yvoir, Profondeville, Wépion, mezi skalnatými úbočími, rozrytými jeskyněmi a lomy; štěpnice, zahrady, parky,.vily se tu tísní, až dojdeme k Namuru, do velké brázdy sambresko-maaské, kde tepá a srší život průmyslový. (Obr. 5. a 8.)

LITERATURA

L. Boutry, La forêt d'Ardenne *(Ann. de Géol.*, XXIX, 1920. str. 216), La population de l'Ardenne (Id., str. 199). — L. Frédericq, *En Nouvelle Belgique*, Bruxelles, 1923. — J. Frost, *Agrarverfassung in Belgien*, Berlin, 1909. — P. Gillet, *Monographie forestière de la Famenne*, Gembloux, 1910. — Ministère de l'Agriculture de Belgique, Monographies agricoles (Ardenne, Condroz, jurský kraj), Bruxelles, 1899-1900. — V. Muller, Le plateau de l'Ardenne, *(Science Sociale*, 1903. — G. F. Prat, *Histoire d'Arlon*, Arlon, 1874. — R. Ulens *Le Condroz*, Bruxelles, 1920. — E. Vandervelde, *La propriété foncière en Belgique*, Paris, 1900. — L. Verhulst, *La Lorraine belge*, Bruxelles, 1920. — E. Vliebergh et R. Ulens, *L'Ardenne*, Bruxelles, 1912.

KAPITOLA PÁTÁ

KRAJ PRŮMYSLOVÝ. — OD ŠELDY PO VESDRE PŘES SAMBRE A MAAS.

Jestliže se od Monsu až k Verviers, v délce 175 kilometrů, nevzdálíme příliš od údolí řek Haine, Sambre, Maas a Vesdre, nevyjdeme z ovzduší velkého průmyslu. Přirozená krajina se nám objevuje pouze skrze lidské dílo: podpěry uhelných jam, ježaté haldy jaloviny, řady hutí, vysoké cihlové komíny, vydechující černý kouř, uhelnaté cesty, dlážděné silnice, železniční trati, proplétající se v husté síti, řeky přehrazené, upravené, splavněné, vodní to dráhy, souvisící s drahami železnými, nekonečné shluky domků, vesnice proměněné v jednotvárná městečka všechna stejná, množství lidí nakupených po 320 na čtverečním kilometru, celkem skoro dva miliony obyvatel, více než čtvrtina všeho belgického lidu. Málo zemí na světě skýtá takový obraz usilovné práce; chceme-li viděti stejnou nakupeninu dolů a továren, musíme jíti do nejrušnějších okrsků Lancashiru, Vestfálska a Pennsylvanie. Promítneme-li toto pásmo práce a lidnatosti na fysikální mapu, vysvětlí nám jeho spojitost uhelná pánev, procházející Belgií od francouzského města Valenciennes až do kraje cášského. (Obr. 81.) Dojem jednoty, vzbuzený jednotvárností průmyslového života, nám dovoluje, abychom celou tu oblast zahrnuli společným názvem kraje průmyslového, avšak nic není rozmanitějšího nežli přirozené krajiny od Hainy na západě až po kraj Herveský na východě, přes údolí sambreské a maaské. Poříčí Hainy neboli pánev monská, je mísa s plochým dnem, po níž voda plyne pomalu na rašelinné půdě mezi řadami vrb a topolů. Údolí sambreské je nejprve úzkou brázdou mezi stěnami břidlicovými a pískovcovými u Thuinu, potom širokou kotlinou, v níž po lučinách kreslí řeka dlouhé neurčité meandry. Maaské údolí je vzdušnou a světlou chodbou mezi strmými stěnami vápencových skal. (Obr. 42.) Herve je hornatá a zelená plošná vysočina, hustý háj živých plotů a stromů, celý pokrytý pastvinami a ovocnými sady. (Obr. 43.)

Každá průmyslová skupina se vyvíjela v přirozeném rámci osobitého vzhledu: Lutych v zakleslých údolích, Charleroi v široké kotlině sam-



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 42. *Maaské údolí u Visé, pod Lutychem.*

V pozadí křídové svahy. Na nivách pole a ovocné sady. V řece dva pískové ostrovy. Kolem Visé sady.

breské s mírnými svahy, Mons uprostřed jednotvárných obzorů své močálovité roviny. Ale společné podmínky je spojovaly: všechny žily z podzemního pruhu uhlí, z něhož těžily, a na vodní čáře řek a průplavů, po níž od konce do konce probíhá život tím velkým průmyslovým krajem.

I. UHLÍ A ŽELEZO

Uhelná pánev, společné to bohatství Monsu, Charleroi a Lutychu, dlouhá 170 kilometrů a široká 3 až 17 kilometrů, má rozlohu 1380 čtverečních kilometrů. Následkem příčného pozdvihu na dně uhelné kotliny při potoce Samson pod Namurem se tento útvar naklání k západu, vytvářeje pánev henegavskou, a k východu, vytvářeje pánev lutyšskou. Dobývání uhlí naráží na obtíže, souvisící s povahou ložiska. Uhlonosné vrstvy sice vycházejí na povrch v dosti velkých rozlohách, ale sloje povrchové i sloje blízké povrchu jsou již vybrány. Šachty musily postupně jíti do větší a větší hloubky; jejich průměrná hloubka dosahuje 300, 500 metrů, což je mnohem více než u jam porurských, některé dokonce sestupují velmi značně, na 950 metrů v Montigny-sur-Sambre, na 990 metrů v Marcinelle, a až skoro na 1200 metrů v obci Flénu. Tyto velké hloubky spolu s velkou nerovností slojí nutí k větší práci a k větším nákladům. Všímáme-li si i hlubších částí každé pánve, napočteme 130 až 160 uhelných slojí v pánvi monské, rozvržených do hloubky 2775 metrů, přes 80 v pánvi lutyšské, do hloubky 1500 metrů. Ale tyto sloje jsou tenčí než v jiných zemích; jejich mocnost se kolísá mezi 0.30 m a 1.20 m, průměrem je 0.70. Při tomto množství tenkých slojí je zapotřebí mnoha namáhavého kopání štol a bednění. Je nesnadné užívati tu strojů k rubání. Však také výkonnost belgického uhlokopa je skoro dvakrát menší než britského, šestkrát menší než amerického. K těmto nevýhodám se pojí nebezpečí třaskavých plynů, velmi značné v belgických dolech.

Třebas je omezována tolika technickými nesnázemi, je přece jen uhelná těžba jednou ze základních složek belgického hospodářství. Během 19. století neustále vzrůstala tou měrou, jaké činily pokroky těžební pomůcky a jak se množila domácí spotřeba uhlí.

Uhelná těžba v Belgii (roční průměr)

1851—1860	8,035.000 tun	66.500 dělníků
1871—1880	15,033.000 „	103.000 „
1891—1900	21,003.000 „	121.000 „

1901—1910	23,100.000 tun	140.000 dělníků
1914—1928	15,200.000 „	120.000 „
1925—1926	24,200.000 „	160.000 „

Tato těžba, jejíž 70% pochází z pánve henegavské, dosáhla vrcholu za prvních let 20. století. Začátek dolování v pánvi kempské (1,150.000 tun roku 1925) dovoluje krásné naděje pro budoucnost. Taková množství uhlí jsou pozoruhodna v tak malé zemi. Ale podle poměru, v jakém se těží jednotlivé jakosti uhlí, nevyhovují úplně jejím potřebám. Průmyslového uhlí a uhlí pro domácnost dobývá Belgie více, nežli potřebuje; ale nemá dosti uhlí plynového ani koksového.



(Foto Briquet.)

Obr. 43. *Kraj Herveský, nedaleko Battice.*
Živé ploty, stromy, pastviny.

Kraje na Sambře a na Maase v Belgii jsou královstvím železa. Tento průmysl sahá do dávné minulosti; teksty se o něm zmiňují v 10. století. Za středověku byl bohatstvím knížat lutyšských a hrabat namurských i henegavských. Jeho střediště tehdy nebyla na březích těch dvou řek, nýbrž jižněji, uvnitř prvohorního masivu, při rudných ložiscích, v devonském a kamenouhelném vápenci, v lůně velkých lesů a v údolích u prudkých vodních toků.

Průmyslový převrat přinutil železářství, aby se přestěhovalo. V kraji namurském bylo přeneseno z lesů sambresko-maaského poříčí k uhelným dolům charleroiským. V kraji lutyšském se soustředilo blíže k Lutychu, do uhelné pánve, kde se již odedávna hledělo seskupovati. Lutyšský kraj, pokročilejší a zkušenější, přijal nejdříve nové vynálezy. První símě bylo přineseno Johnem Cockerillem, synem strojníka lancashirského, který přišel na pevninu zařizovati strojní přádelny. Roku 1820 založil v Se-

raingu první pudlovací pec, a roku 1823 první vysokou pec koksovou; rozšířil pomalu používání parního stroje na všechny práce hutní. Seraingská železárna dodávala v letech 1823 až 1830 první mechanické měchy pro vysoké peci; roku 1835 dodala první lokomotivu a první koleje. Převrat zasáhl také kraj charleroiský, kde již roku 1823 se stavěly první vysoké peci koksové v Couilletu a Châtelineau. Všechno železářství se postupně usadilo v uhelné pánvi. Již roku 1840 bylo to přestěhování hotovou věcí; roku 1860 již zbývalo v meziříčí jen asi deset malých pecí vytápěných dřívím.

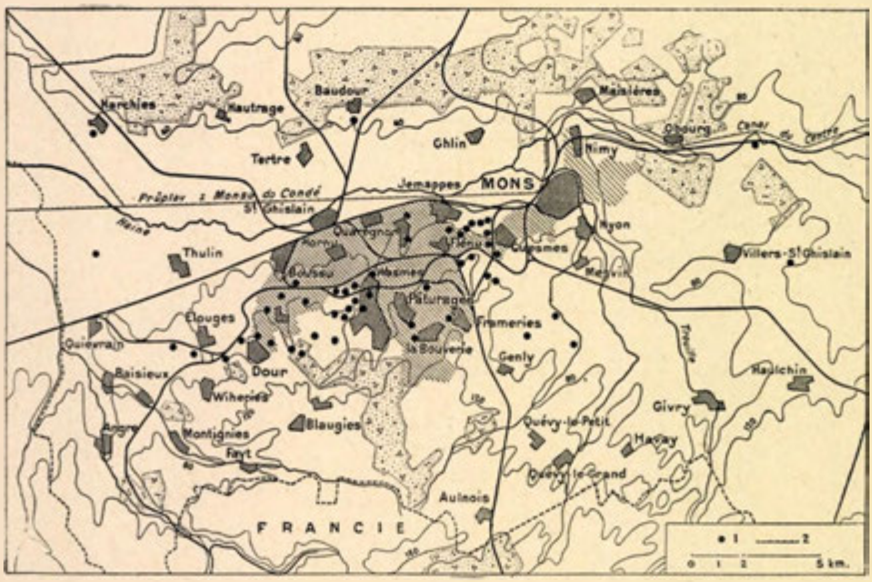
V nynější době již belgické železářství, usazené na uhlí, nenalézá téměř rudy doma. Netěží se více z žilných ložisk v meziříčí, ložiska oligistová (krevelová) v provincii lutyšské a také minettová v belgickém Lucembursku jsou již téměř vybrána. Od náplavové rudy kempské nelze mnoho očekávati. Těžba rudy upadala se 785.300 tun v letech 1861—1870 na 195.000 tun v letech 1881—1900, na 150.450 tun roku 1913 a 98.700 tun roku 1924. Současně však spotřeba rudy vzrůstala. Kolem roku 1865 byla ještě Belgie soběstačná co do železné rudy, roku 1880 musila dovážeti z ciziny 87% rudy, kterou zpracovávala, roku 1910 již 98%. Čtyři pětiny jí nyní přicházejí z Lotrinska a z Lucemburska. Ba musí dovážeti i litinu a surovou ocel. Pro tento nedostatek suroviny a polotovaru se stává belgické železářství poznenáhlu průmyslem přeměněným, vyrábějícím jemně vypracované tovary pro vývoz, předčícím jiné zručností svého dělnictva.*)

II. SKUPINA MONSKÁ

Kraj monský, jehož jižní část zvláště má jméno Borinage, je přede všemi jinými černou zemí, krajem uhlí. Netěží sice uhlí nejvíce; roku 1925 poskytl z celkového množství 23,133.000 tun pouze 4,930.000 tun (Charleroi 7,528.000, Lutych 5,200.000, střední kraj 3,860.000 tun). Ale těžba uhlí je tam jediným velkým průmyslem. Kdežto Charleroi k ní připojuje železářství a sklářství, kdežto Lutych spojuje obrábění železa s obráběním zinku a dokonce i se zpracováním vlny, žije monská pánev pouze z uhlí. Je to zvláštní kraj, zpřevracený uhlokopy, ježící se hal-

*) Belgické hutnictví vyrobilo v tisících tun (roční průměr) litiny 1851—1860, 284; 1871—1880, 548; 1891—1900, 904; 1901—1910, 1400; 1913, 2484, 1919, 250; 1924, 2808; surové oceli 1871—1880, 684; 1901—1911, 1320; 1913, 2467; 1919, 675; 1924, 2800. Roku 1926 podle Statistické příručky rep. čsl. 3399 tis. tun litiny a 3374 tis. tun oceli.

dami, brázděný lanovými drahami, posázený věžemi a lešením. Na každém kroku tu vidíme oddíly vagonů naložených uhlím, řady člunů podél nábřeží (rivages), plných černého prachu. Celý kraj se živí dobýváním a dopravou uhlí; uhlí jej živí také prostřednictvím odvětví průmyslových, která pracují pro doly: výroba třaskavin (Flénu), osvětlovacích přístrojů (Frameries, La Bouverie), lan (Mons, Hornu, Dour), jiných odvětví, pro které je uhlí surovinou: lučební továrny (Élouges, Jemappes, Mons),



Obr. 44. *Uhelný kraj monský.*

1. Šachty. — 2. Průplavy. — Hustší a řidší čárkování označuje větší a menší lidnatost.

takových, která spotřebují ohromná množství paliva: šamotové a keramické továrny (Baudour, Mons, Nimy, Pâturages, Quaregnon, Quiévrain, Saint-Ghislain), těch, která připravují uhlí k jeho různému použití (peci koksové, briketárny), těch konečně, která vyrábějí výzbroj dulní (Mons, Cuesmes, Jemappes, Boussu, Wasmes). Je tu také ještě ovšem i jiný průmysl: sklárny, cukrovary, výroba hnojiv, stavba parních strojů. Ale uhlí kraluje; uhelné doly jsou pánem všeho života. (Obr. 44.)

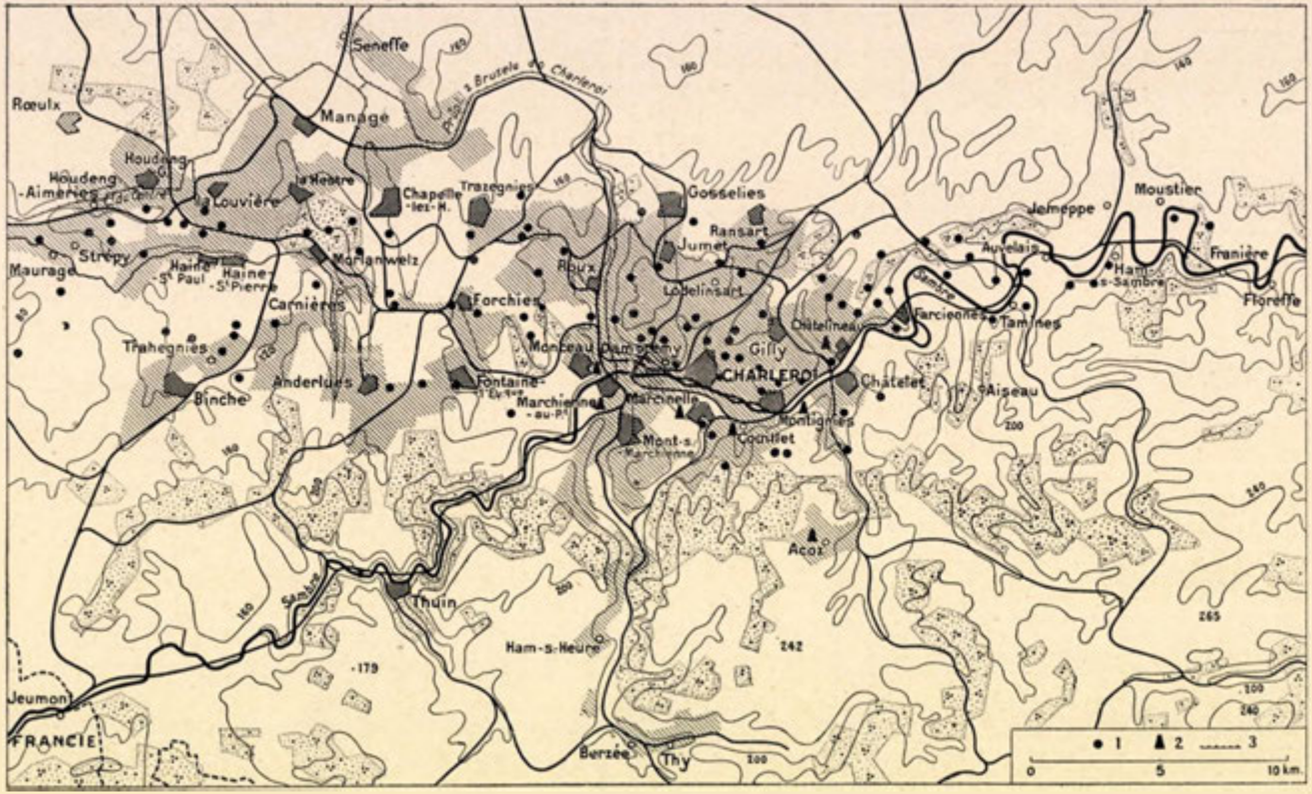
V tom ohromném uhlářském shluku je málo opravdových měst, spíše jen velké hornické osady, všechny stejné ve své černé livreji: Ghlin, Baudour, Cuesmes (10.700 obyv.), Jemappes (15.000 obyv.), Flénu, Quaregnon (17.000 obyv.), Hornu (12.200 obyv.), Boussu (12.300 obyv.), jižněji pak Frameries (13.600 obyv.), Pâturages (11.900 obyv.),

Wasmes (15.500 obyv.), La Bouverie, Dour (12.000 obyv.), Élouges, Quiévrain. Dvě městské obce tu toliko mají dějiny, minulost: Saint-Ghislain (4.600 obyv.), povstalé při bernardinském opatství, a Mons, hlavní město kraje Borinage (28.000 obyv.). Při vzniku Monsu (flámsky Bergen, „hory") nalézáme pískový pahorek, vyčnívající z roviny, který mu dal jméno. Na tom stála velmi záhy tvrz, potom v 7. století klášter; po celá staletí tam žilo krajské tržiště, obec měšťanů a tkalců vlny, opevněné město opět a opět dobývané. Z té dlouhé minulosti si Mons zachovalo katedrálu, radnici, strážní věž. Z nejhořejšího města sejdeme velmi příkrými uličkami starých měšťanských domů až k širokým bulvárům, posázeným habry, jimiž je město obklopeno na místě bývalých hradeb. Ležíc u bran černého kraje, nemohla se ta starobylá, klidná a mohovitá obec úplně osamotiti. Účastní se toho moderního života, který ji obléhá; má dvě školy obchodní, školu průmyslovou, zvláště pak slavnou školu hornickou, v nichž se odchovávají obchodníci, dílovedoucí a inženýři uhelného kraje.

III. SKUPINA CHARLEROISKÁ

Od Roeulxu a Binche (Bing) na západě až po Namur na východě se prostírá rozsáhlá průmyslová skupina charleroiská. Již kolem měst Louvière a Morlanwelz je velmi hustá, v ohromnou spoustu pak se rozvíjí kolem Charleroi v údolí řeky Sambre; pak pod Charleroi se úží a táhne se jen jako lem při řece. (Obr. 45.) Základem průmyslového rozvoje tu jest uhlí pánví střední a charleroiské, jež dohromady skýtají polovici belgické těžby. Nedodávají pouze uhlí průmyslové a uhlí pro domácnost, nýbrž také výtečné uhlí koksové. Koksové peci v Haine-Saint-Pierre, Haine-Saint-Paul, Houdeng-Aimeries, La Louvière, jakož i v osadách Châtelet, Couillet, Marchienne-au-Pont, vyrábějí tolik paliva, že je mohou vyvážeti do Francie a Lucemburska. Na tom palivovém bohatství je založeno železářství henegavské.

Zpracování železa zahrnuje celou řadu pracovních pochodů, od výroby litiny až po výrobu jemných tovarů. La Louvière, Marchienne, Couillet, Châtelet mají vysoké peci a ocelárny; Dampremy, Marchienne, Fontaine-l'Evêque drátovny; Gilly, Jumet, Lodelinsart, Marcinelle, Châtelet a mnohá jiná místa vyrábějí parní kotly. Dále tu je výroba součástek pro železné stavby, strojů parních i jiných, výzbroje pro železnice a elektrárny, železářského zboží, plechu. Kráčíme-li údolím sambreským od Marchienne po Châtelineau, procházíme ohniskem práce o železe, nej-



Obr. 45. *Průmyslový kraj charleroiský.*

1. Šachty. — 2. Vysoké peci. — 3. Průplavy. — Hustší a řidší čárkování naznačuje větší nebo menší lidnatost. Některé osady s příliš rozptýleným obyvatelstvem jsou označeny pouze ve svém středu.

působivějším továrním krajem, černým, vyžehlým, v noci zářícím rudým kouřem, sršícím jiskrami a ohnivým deštěm. (Obr. 46.)

Vedle průmyslu železářského pracuje průmysl lučební, velký spotřebitel uhlí. V Couilletu byla roku 1865 založena první Solwayova továrna na výrobu sody; mocná ta společnost má další továrnu v Jemappes, ostatní pak v cizině, ve Francii, ve Španělsku, v Italii. Při výrobě sody se spotřebuje mnoho čpavku, což vede ke zužitkování vedlejších produktů koksových pecí, pramene to čpavku; tímto dobýváním čpavku, které bylo započato roku 1882 na západ od Monsu, se zabývá asi tisíc pecí. Jednotlivé druhy výroby tu vzájemně souvisí a jsou si odběrateli a dodavateli: koks, čpavek, soda, kyselina sírová, hnojiva.

Jedno průmyslové odvětví přivolává jiné: pro kyseliny je zapotřebí lahví, trub, nádržek, pro koksové a vysoké peci, pro válcovny cihel, pro plynárny křivulí, pročež se velice rozvinula výroba ohnivzdorných šamotek a ve spojení s nimi pak keramika.

Sklářství, také chlouba kraje charleroiského, nalézá na místě uhlí, lučebniny, ohnivzdorné hmoty, jichž potřebuje; průplavy mu dovážejí písek z meziříčí Sambresko-maaského a z Kemp, vápenec z Henegavska a sádru z Paříže. Je tu celkem šestapadesát závodů, skláren a továren na zrcadla, zaměstnávajících 30.000 dělníků. Huti vyrábějící sklo okenní, láhve, tašky a trubice mají velice proslulé dělnictvo, které dovedli američtí průmyslníci z Pennsylvanie pro sebe získati, když kolem roku 1875 zakládali sklárny; ježto mají výtečné výrobky a pečlivé balení, posílaly belgické sklárny roku 1912 do ciziny asi 220.000 tun okenního skla. Továrny na zrcadla jsou skoro všechny podél dolní Sambry, v obcích Aiseau, Auvelais, Moustier, Franière, Floreffe; první pochází z roku 1836. Pracují hlavně pro vývoz a posílají své výrobky do Velké Britanie, Spojených států, Nizozemí, Australie.

Kolem těch továren se tísní velká nakupenina lidí. Můžeme tu rozeznávati tři hlavní oblasti lidnatosti. Je tu především skupina mezi Monsem a Charleroi na střední uhelné pánvi; všechna města, i ta, která mají nějakou minulost, jsou zatopena dělnickým přívalem: Binche (11.000 obyv.), Anderlues (11.400 obyv.), Carnières, Haine-Saint-Pierre, Morlanwelz, Manage, Trazegnies, Forchies, Fontaine-l'Évêque, La Louvière (24.000 obyv.), Houdeng-Goegnies, Houdeng-Aimeries, Haine-Saint-Paul, Strépy. Méně celistvá je skupina na dolní Sambře, přerušovaná rolními a zelenými prostorami: Farciennes (10.300 obyv.), Tamines, Auvelais, Ham, Jemeppe, Moustier, Floreffe. Zejména tu však je skupina charleroiská, která naplňuje oceánem domů celou kotlinu a celé mírně nakloněné

svahy údolí sambreského; jednotlivá města, osamostatněná obecní správou, splývají spolu v jednu rozsáhlou obec, žijící týmž životem: Dampremy (13.400 obyv.), Marchienne-au-Pont (22.900 obyv.), Monceau-sur-Sambre (8.900 obyv.), Mont-sur-Marchienne (10.800 obyv.), Roux (10.600 obyv.), Lodelinsart (11.400 obyv.), Jumet (30.000 obyv.), Gosselies (10.000 obyv.), Ransart (10.000 obyv.), Gilly (25.400 obyv.), Montignies (25.600



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 46. *Průmyslový kraj u Charleroi.*

V popředí důlní halda; uprostřed železárny La Providence.

obyv.), Châtelet (14.600 obyv.), Châtelineau (17.300 obyv.), Marcinelle (21.000 obyv.), Couillet (12.400 obyv.). Charleroi samo (27.400 obyv.) je mladé město, založené roku 1666 na počest španělského krále Karla II. na místě bývalé vesnice Charnoy; až do průmyslové doby mělo hlavně význam vojenský, ležíc u přechodu přes Sambru. Dolní město s nádražím se prostírá po březích průplavu a řeky; odtud se vystupuje k městu hornímu, kde stojí radnice. Obchodní domy, krámky a měšťanské domy nejeví ani půvabu ani svérázu. Hned za hranicemi města začíná černý kraj s dělnickými cihlovými domky, s dlouhými tmavými zdmi továren, s věžemi vysokých pecí a kuželovitými hromadami kamenouhelných břidlic. (Obr. 45.)

IV. MAASKÉ ÚDOLÍ OD NAMURU K LUTYCHU

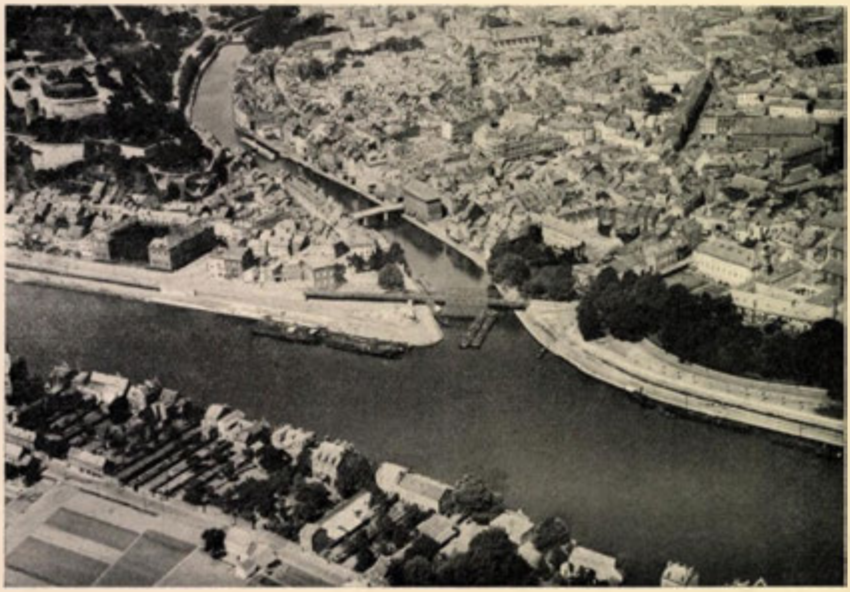
V maaském údolí za Namurem až po Lutych nemizí sice průmyslový život, ale řídne. Hluboké jalové vrstvy kamenouhelné mísy se tu přibližují k povrchu; dolování uhlí úplně přestává, vyjímaje okolí města Andenne. Průmysl se usazuje hlavně na místech, kam jej vábí městský život, dávnější nežli on, do Namuru a Huy. Vyvíjí se však i na jiných místech při pohodlné vodní cestě, která jej spojuje s Lutychem i Charleroi, a dováží mu uhlí.

Při stoku Maasy a Sambry, na plošině čnějící nad údolí o více než 100 metrů, se vypínala tvrz již za Meroveovců; této válečné poloze děkuje Namur (Namen) za svůj vznik i za mnohé příběhy svých dějin. Město vyrostlo na úpatí opevněné výšiny na březích Sambry, neboť Namur je mnohem spíše městem sambreským nežli maaským. Šest mostů tam přechází Sambru; jediný, s viaduktem železničním, vede přes Maasu, k zelinářským zahradám a továrnám předměstí Jambes. Ve stavitelském rázu města se uplatňuje hlavně nedávná minulost, období hamerníků ze 17. a 18. století; je tu zejména kostel Saint-Loup, katedrála a radnice. Za nynější doby má Namur ráz krajského střediště obchodního, v němž bydlí měšťané, úředníci, obchodníci a řemeslníci. Ježto však tu bylo městské obyvatelstvo, ježto se tu sbíhaly železniční trati a projížděly tudy říční čluny, usadily se v Namuru a jeho předměstích i některé podoby průmyslové práce: výroba parních kotlů, briket, koželužny, mydlárny, dílny konfekční, lnářské továrny. Připočteme-li k 32.000 obyvatelům města Namuru 7400 obyvatel obce Jambes a 6800 obyvatel obce Saint-Servais, vidíme, že namurský shluk má 45.000 duší. (Obr. 47.)

Při ústí řeky Hoyoux do Maasy, odkud vycházela dávná cesta condrozská, bylo vystavěno opevněné město Huy (Hoei), jehož hrad již v 10. století ovládl říční dráhu. Dnešní Huy má tvrz s bílými zdmi, kolegiální gotický chrám s velkolepými věžemi, domy bohatých měšťanů a vypadá velmi vznešeně. Jeho rozkvět pochází již z dávné doby. Jako v Dinantu tam ložiska mědi a cínu dala vznik jemnému obrábění kovů. Když domácí rudy více nepostačovaly, pluli pro ně huyští obchodníci po Maase a po Rýně do goslarských dolů v Německu. Od 16. a 17. století převládá zpracování železa. Lomozem hamrů a kováren naplnilo celé divoké údolí řeky Hoyoux. Ještě dnes připomíná ta úzká rokle od obce Modave po Huy průmyslové kraje francouzských Ardenn: Modave má šamotárny, Régissa a Marchin válcovny a huti, jižní huyská předměstí kotlárny, papírny,

čistírny soli. Město Huy chová 14.400 obyvatel, se svým průmyslovým příslušenstvím pak 20.000. (Obr. 6.)

Namur a Huy jsou mezi Charleroi a Lutychem, dvěma velkými městskými stanicemi na trati sambresko-maaské. V tom širokém údolí však, nádherném mezi vápencovými skalami (obr. 48.), bohatém poli a sady, oživovaném proplouvajícími čluny, leží za sebou mnoho městeček, z nichž



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 47. *Namur na soutoku Sambry s Maasou.*

V popředí, na pravém břehu maaském, domy a zahrady předměstí Jambes. Mezi oběma řekami stará tvrz namurská. Na levém břehu splavněné Sambry město Namur.

žádnému není cizí průmyslový život. Andenne (7500 obyv.) má uhelné doly, železnou huť, továrnu na porcelán, strojírny. Ben Ahin vápenky a továrny keramické. Ampsin zinkovou huť, Amay (6200 obyv.) šamotárny, Hermelle a Engis huti zinkové. Ale k východu se poznenáhlu obzor temní. Úbočí i dno údolní se pokrývají domy; vstupujeme do shluku lutyšského.

V. SKUPINA LUTYŠSKÁ

Lutych (Liége, Luik), ležící na soutoku Maasy a Ourthy, poněkud pod soutokem Ourthy a Vesdry, v rámci příkrých pahorků a hlubokých údolí,

neměl tedy pro styk se světem takových výhod, jako skýtala poloha Maastrichtu, který již za doby římské byl stanicí velké trati z Kolína do Nizozemí. Lutych se objevuje v dějinách až později, jakožto biskupské město, podle všeho v 8. století; snad obsahoval nějaké bohatství, neboť roku 881 jej vyplenili Normani. Rostl hlavně zásluhou svých biskupů, saských a francouzských, jimž němečtí císařové propůjčovali majetek i moc, aby si z nich učinili spojence proti feudálním pánům. Jak píše Pirenne, „začátkem 11. století se tam počítalo osm kostelů a dva velké kláštery... Ve 13. století to bylo církevní město, celé ježaté chrámovými věžemi, žilo ze svého postavení hlavního města, sídla diecése, ze svých klášterů, kapitul, ze svých kleriků a kněží“. Jakožto střed ohromného panství územního, trpělivě nashromážděného jeho knížaty-biskupy, bylo ohniskem bohatství; povstává tu třída mocných obchodníků a peněžníků, a jejich zásluhou i řemeslný ruch cechů. Ve 13. století měl Lutych mnoho kovářů, férons, kteří bydlili ve Féronstrée a ve čtvrti Vennes, podél ramene ourtheského; není tu však dosud nic, co by připomínalo horlivou práci měst flanderských, jejich dělné davy, jejich daleké výměnné styky.

Od polovice 14. století však nastává hluboká přeměna v hospodářském životě Lutychu. „Toto kněžské město“, praví Pirenne, „se pomalu stává městem uhlokopů a zbrojířů“. Z církevního města se mění v město průmyslové. Zdrojem toho vývoje jest dolování kamenného uhlí, které již maaské čluny rozvážejí do daleka. Užívá se ho v železářství, nikoli k tavení rudy, což se děje ještě dlouho uhlím dřevěným, ale při výrobě železných předmětů. Kdežto výroba železa je roztroušena po lesích condrozských a meziřičních, obrábění železa se soustředí v Lutychu a v sousedních vesnicích. Ve 14. století je celá čtvrt na maaských ostrovech, zvláště na „îleau des Fèvres“ (kovářský ostrůvek), dělnou obcí, plnou kovářů, nožířů, zámečníků, zbrojířů, hřebařů, kotlářů. Počínaje 15. stoletím, šíří se více a více užívání střelných zbraní, i nastává velký rozmach lutyšského zbrojířství. Koncem 18. století se tu počítá sedmdesát až osmdesát výrobců zbraní, zaměstnávajících 6000 dělníků; přes 5000 hřebařů pracuje v předměstí a okolí. Tak vynikl Lutych již před staletími jen proto, že mohl užíti levného paliva, uhlí.

Uhelná pánev lutyšská, široká asi 15 kilometrů, se prostírá po obou stranách údolí maaského, zároveň pod posledním vlněním Hesbaye i pod pahorky kraje Herveského. Sedmdesát dolů tu zaměstnává 25.000 horníků, jednak na levém břehu v obcích Ans, Flémalle, Glain, Grace-Berleur, Herstal, Jemeppe, Lutych, Montegnée, Seraing, Tilleur, jednak na pravém,

v osadách Angleur, Ougrée, Bellaire, Fléron, Grivegnée, Micheroux, Retinne, Romsée, Soumagne, Wandre, Battice, Xhendelesse. Ihned na počátku průmyslového převratu nalezl Lutych, mající již známé dělnictvo, ve svém koksovém uhlí první podmínky velkého železářství. Nyní se vysoké peci a ocelárny soustředí v údolí nad Lutychem, při splavné vodní cestě, v obcích Seraing, Ougrée, Angleur, Grivegnée, Longdoz, Chênée. Jsou tu mohutné podniky, jako je společnost Ougrée-Marihaye, zvláště pak proslulá firma seraingská Cockerill, pozoruhodná všestranností své



(Foto Briquet.)

Obr. 48. *Údolí maaské u Samsonu pod Namurem.*
Vápencové útesy.

železářské výroby. V Lutychu a kolem Lutychu se seskupují všechna odvětví, která přeměňují železo, a také všechna, která se k nim druží z nutnosti průmyslových poměrů: železné stavby, výroba kotlů, parních strojů, lokomotiv, výzbroje železniční a elektrické, kol a automobilů, šamotových cihel, lučebnin, slevárny, továrny na hřebíky, na špendlíky, na kovová lana a dráty, stavba říčních člunů, slovem všechny provincie království železa. (Obr. 49.)

V jedné z těch provincií, ve zbrojířství a puškařství si lutyšští řemeslníci získali světovou pověst, neboť pracovní zběhlost se tu dědila s pokolení na pokolení. Ještě dnes v tomto oboru leckdy má převahu význam dělnictva a proto se může rozptylovati. Nalezneme jej nejenom v Lutychu, nýbrž také v údolí Vesdry pod Nessonvaux, pak v údolí maaském v obcích Herstal, Jupille, Argenteau, konečně i opodál říčních údolí ve velkých vesnicích, jako je Cheratte, Mortier, Forêt. Mnoho předmětů se vyrábí továrně, a výroba Browningovy pistole velkého ka-

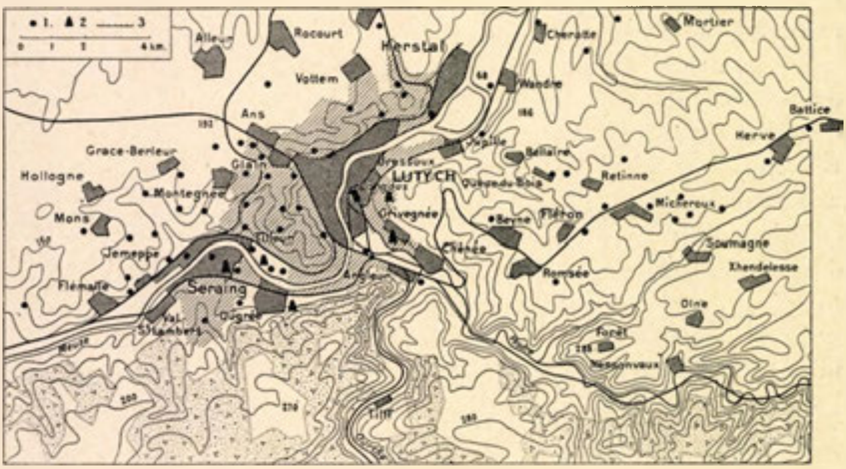
libru na příklad vyžaduje přes tři sta obráběcích strojů; některé jemné práce však se stále ještě vykonávají po domácku. Lutyšské pušky vojenské i lovecké, pistole, revolvery, karabiny se vyvážejí do celého světa. Lutyšská výroba převyšovala roku 1913 o mnoho výrobu birminghamskou i saint-étienneskou. Ale válka jí roku 1914 zasadila strašlivou ránu; po nějaký čas byla obava, že bude smrtelná. Koncem roku 1921 stála práce ještě skoro úplně, ale nyní se poznenáhlu již poměry lepší.

Osobitým průmyslem belgickým je zinkařství; je lutyšským výtvorem a stále lutyšskou zvláštností. Odedávna se těží ruda zinková v údolí maaském mezi Huy a Chokierem, zvláště pak v Moresnetu, jihozápadně od Cách. Již velmi záhy, za středověku ještě, se v Dinantu vyráběly předměty z mosazi, směsi to mědi a zinku (les dinanderies); ale teprve na počátku 19. století dovedli vyráběti a zpracovávati zinek čistý. Velké ložisko kalamínu ve Vieille Montagne (Altenberg, u Moresnetu) bylo roku 1806 postoupeno Napoleonem I. belgickým průmyslníkům, a malé továrně u sv. Leonarda v Lutychu se dostalo zinku dosti čistého a kujného; to byl zárodek slavné Société de la Vieille Montagne, založené roku 1837, která dnes je nejmocnější organisací na světě pro výrobu zinku a obchod se zinkem. Ona prakticky vytvořila nový kov a dodala mu světového významu. Zinku se počalo užívati rozmanitým způsobem, a tamní výrobky nalézaly širší a širší odbytiště; vyrábí se z něho mosaz na patrony, pozinkovávají se trouby u kotlů a jiné, dělají se z něho vany a nádrže, balí se do něho, pokrývají se jím střechy, pobíjejí dna lodí atd. Pro rudu se brzo šlo do Švédska, do Pruska, do Anglie, do Italie, do Francie, do Alžíru a Tunisu, do Australie; dnes zpracovává Belgie stokrát více zinkové rudy, nežli jí vytěží. Má prvenství v evropské výrobě zinkové, svými továrnami lutyšské skupiny (Valentin-Cocq, Hollogne, Angleur, Flône, Tilff), kempskými (Baelen Wezel) i továrnami, které za její kapitál byly založeny ve Francii a v Německu. Výroba surového zinku stoupla ze 3600 tun roku 1840 na 60.000 roku 1900, na 108.000 roku 1912, k nimž třeba připočísti ještě 80.000 zinkového plechu; po válce se rychle pozvedla a dosáhla roku 1922 již 113.000 tun.*) Takové ohromné spousty kovu daleko převyšují potřeby samotné Belgie; jeho výroba se může udržovati toliko vývozem. Právě tímto průmyslovým odvětvím, které je skoro jen jí vlastní, přispívá lutyšská skupina k jednomu z osobitých rysů belgického hospodářství, které musí vyvážeti, má-li žíti.

Vedle uhlí, vedle základních průmyslových odvětví se tu zakořenila

*) Roku 1926 podle Stat. přír. rep. čsl. 190.200 tun.

i jiná odvětví, jako plevel ve skleníku; tak na příklad sklářství ve své nejjemnější podobě, totiž výrobě skla křišťálového. Sklárny ve Val-Saint-Lambert, založené roku 1825 a zaměstnávající 4000 až 5000 dělníků, vyrábějí všechny jakosti skla, od obyčejného skla na laciné sklenice a lampy až po mléčné sklo pro osvětlování a po stolní náčiní, po přepychový křišťál, sklo „papírové" a broušené, což vše je průmysl vývozní, pracující hlavně pro cizí trhy. Přidejme k tomu řadu jiných továren, které jsou skoro všechny v Lutychu, čerpajíce přímo z toho zdroje kapitálu i dělných paží: olovárny, kaučukárny, mydlárny, koželužny, olejárny, továrny na klavíry, váhy, na papírovinu, elektrárny, pletárny, oděvárny, konečně i tkalcovny na vlnu, jimiž se již ohlašuje blízkost Verviers.



Obr. 49. *Průmyslový kraj lutyšský.*

1. Šachty. — 2. Vysoké peci. — 3. Průplavy. — Hustší a řidší čárkování naznačuje větší a menší hustotu obyvatelstva.

Vidíme, že průmyslová oblast se prostírá na západ od údolí maaského po kraji Hesbaye, na východ po kraji Herveském. Přestává téměř náhle na jihu, jakmile se setká s masivem ardennským.

Ačkoli se tento průmyslový život tísní u bran Lutychu a proniká i do některých jeho čtvrtí, zachovává to město vzezření aristokratické a měšťanské, jež zdělilo z minulosti; k rodinným domům, monumentálním stavbám, palácům, kostelům, přibyly v nové době parky, bulváry, nábřeží, mosty, musea a divadla. Poloha města mezi vysokými pahorky je velice krásná. Se Champs des Oiseaux („ptačí pole") na jihu, se Chartreuse na východě, zvláště pak od Citadelly (Citadelle) na severu přehlédneme je celé; táhne se při majestátní řece, rozprostírá se i po výši-

nách. Jádro starého Lutychu je na levém břehu, kolem Place Verte (zelené náměstí), Place Saint-Lambert, Place du Marché (tržiště) a nedaleko od Quai de la Batte. Tam stojí soudní palác (Palais de Justice), bývalá to residence knížat-biskupů, tam se dějí velké události obecních dějin lutyšských; tam také se tísní uličky, jež v tržní dni jsou plničké drobného lidu a povozů.

V tomto wallonském městě máme dojem zvláštního ruchu, jaký nenalézáme do té míry ve městech flanderských. Lidé tu nemilují života uzavřeného, v létě se rádi procházejí po bulvárech a nábřežích; zaslechneme tu veselé vtipy, které ještě opepřuje řízný přízvuk místní. V tomto městě, vysunuté to baště románské rodiny naproti Germánům, dýšeme ovzduší skoro francouzské, velice však zbarvené hrdě partikularistickým duchem; je tu celá literatura lidových písní vtipných i prostoduchých, roztomilých c r a m i g n o n s. Zejména pak je tu wallonská universita, založená roku 1817, dvojnásob lutyšská svým rázem, jednak že svým oddělením hornickým (École des Mines) a umělecko-průmyslovým (École des Arts et Manufactures), jakož i elektrotechnickým (Institut électrotechnique) se účastní prakticky práce průmyslového úle, který je obklopuje, jednak že její profesoři, z nichž mnozí si získali evropskou pověst, udržují na tomto pokraji germánství ducha země románské.

Více než 168.000 lidí žije v městě Lutychu, nelze však je děliti od jeho okolí, které je prodlužuje proti proudu i po proudu Maasy. Tam se hlavně prostírá oblast velkého průmyslu, pod Lutychem v obcích Bressoux (13.900 obyv.), Herstal (23.400 obyv.), Jupille (7200 obyv.), nad Lutychem v obcích Grivegnée (13.000 obyv.), Chênée (9.800 obyv.), Angleur (10.900 obyv.), Ougrée (18.200 obyv.), Seraing (41.400 obyv.), Tilleur (6700 obyv.), Jemeppe (12.900 obyv.). Na svazích, stoupajících k Hesbayi v kraji Herveském celá kohorta velkých vesnic posouvá do dálky hranice lutyšského shluku, jehož veškeré obyvatelstvo lze odhadovati na 500.000 duší.

VI. SKUPINA VERVIERSKÁ

Malebné údolí Vesdry, jímž stoupáme od Lutychu k Verviers, převádí nás z kraje železa do kraje vlny; že se v tom krabatém kraji vyvinulo vlnařství, vysvětlí nám původně řeky, které poháněly valchy a dodávaly čistou vodu prádelnám na vlnu. Těmto výhodám mnohem spíše než hojnosti suroviny děkuje Verviers za to, že již v 15. století předstihlo Lutych v soukenictví. To vyšlo ze starého města a rozptýlilo se po venkově

hornovesdreském. Koncem 18. století tu zaměstnávalo přes 30.000 lidí; tkalci a přádelníci byli roztroušeni po osmapadesáti vesnicích a stopadesáti dědinách kolem Verviers a Eupenu. Průmyslový převrat pronikl do oblasti vervierské hned na počátku 19. století. Náhodou se stalo, že jistý zástupce firmy Simonis z Verviers, který roku 1798 přišel do Hamburku nakupovat španělskou vlnu, se tam setkal s britským strojníkem Williamem Cockerillem (otcem Johna Cockerilla, zakladatele hutí seraingských), obeznalým s novými stroji. Ten vstoupil do služeb Simonisů a odebral se do Verviers. Tam zařídil první mechanickou přádelnu



(Foto Briquet.)

Obr. 50. *Údolí vedreské u Troozu, mezi Lutychem a Verviers.*
Průmyslové údolí, hloubící se mezi plošinami ze starých hornin.

vlny na pevnině. O něco později tam přišel jeho zeť, strojník nottinghamský, a založil tam první výrobnu strojů přádacích. Nový způsob práce brzo ovládl kraj vervierský i cášský. Podnikavost jest jedním z osobitých rysů vervierského továrnictví; ono první přijalo postupně všechny novodobé vynálezy, stroje česací, automatické stavy, stroje na praní vlny, stroje mykací, využití tuků, elektrický pohon přádelen i tkalcoven. Vervierský kraj soustředí přes polovici vlnařské výroby belgické; zaměstnává při ní asi 30.000 dělníků. Dávno již domácí vlna nestačí více pro průmyslovou spotřebu; mezi lety 1866 a 1910 se belgické ovčí stádo zmenšilo o čtyři pětiny. Verviers zpracovává hlavně vlnu argentinskou a australskou. Malým dílem pochází z dražeb londýnských; skoro vždycky se přiváží přímo ze své vlasti, kde ji vervierští obchodníci dávají nakupovati. Vykládá se v Antverpách a po železnici se dostává do Verviers.

Velkou původností vervierskou je příprava vlny, praní a karbonisace, jejíž dokonalé provádění umožňuje výtečná jakost tamní vody. Roku 1878

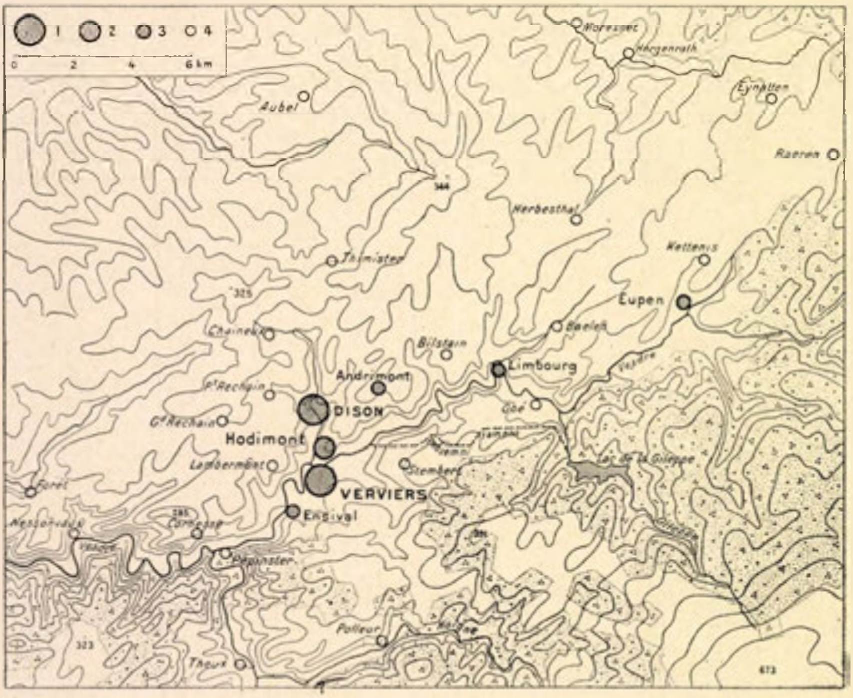
byla vystavěna přehrada na řece Gileppe (barrage de la Gileppe), vysoká 45 metrů a dlouhá 235 metrů, která zadržuje vodu stékající z Hertogenwaldu; 80 hektarů velká nádrž, která tak vzniká, střádá čistou měkkou vodu, již pak vodovody rozdělují vlnařským středištím, Verviers, Hodimont, Dison a Ensival. Praní vlny se tu děje tak pečlivě, že vervierské závody pracují i pro cizozemské přádelny. K tomuto odvětví práce se připojila jiná: některé továrny dobývají potaš, jiné tuk z mastné vody, ve které se vlna prala. Tak se připraví ve Verviers ročně přes 40 milionů kilogramů surové vlny.

Vervierské přádelny na česnou vlnu nespřádají pouze surovinu, kterou jim dodávají domácí česárny. Mnoho jí dovážejí z Roubaix; naproti tomu zas vyvážejí do ciziny polovici svých výrobků. Přádelny na vlnu mykanou, velká to specialita Verviers a jeho kraje, zaměstnávají asi 10.000 dělníků; pracují zvláště pro cizí trh, jmenovitě pro Bradford. Tkaní, jež svírá soutěž německá, francouzská a anglická, znamená pro Verviers méně práce a méně zisku než předení; přece však vyrábí velmi rozmanité látky: sukna, hladké látky, pestré, ševioty, látky merinové, kašmíry, popeliny, flanely, plsti, čínský atlas. Ze tří tisíc stavů, které tu pracují, jich přes tisíc náleží malým výrobcům; nalezneme ještě také stavy v domácnostech.

Ve vlnařských okresích nezabírá průmyslový život celé krajiny, jako je tomu v zemi uhlí a železa. Oceán dělnických domků nezasahuje venkova. Země nemizí pod uhelnou korou a nezastírá se kouřem. V zakleslých údolích a na svazích vrchů jsou vždycky mezi průmyslovými stavbami kusy zeleně, lesů a lučin; továrny mají rolní a lesní rámec. (Obr. 50.) Dělí se mezi velké městysy, trousící se po údolích, jako je Nessonvaux, Cornesse, Pepinster, Baelen; kolem Eupenu jsou roztroušeny po vesnicích (Kettenis, Eynatten, Raeren, Herbesthal, Hergenrath). Větším městem je tu jen Verviers (42.000 obyv.); se svými nejbližšími souputníky, jako je Dison (10.700 obyv.), Hodimont 3600 obyv.), Ensival (6500 obyv.), Andrimont (5900 obyv.) tvoří shluk skoro o 80.000 duších. Verviers vystupuje na levý břeh údolí vesdreského; jeho čisté, světlé domy stojí stupňovitě nad sebou po svazích v klidném ovzduší. Jeho předměstí a vilové čtvrti dosahují směrem k Lambermontu až mezi lučiny kraje Herveského a směrem k Heuzy až do lesních samot ohlašujících Ardenny. (Obr. 51.)

Tak tedy se vine napříč belgickým územím průmyslová oblast. Jakožto lidský kraj neunikla mocnému stěhování, které za 19. století hnalo lidi do přitažlivých měst. Mezi lety 1811 a 1921 postoupil Lutych

s 48.000 obyvatel na 168.000, Seraing se 2000 na 41.300, Herstal s 5300 na 23.400, Angleur s 950 na 10.900. Ale tento pohyb se nedál v takovém rozsahu jako ve Vestfálsku a v Anglii. Je tu ve skutečnosti toliko jedno velké město, totiž Lutych. Mons, Charleroi, Verviers jsou jen města střední velikosti. Všechno ostatní průmyslové obyvatelstvo se dělí asi mezi padesát malých měst.



Obr. 51. *Průmyslový kraj vervierský.*

1. Více než 100 závodů vlnařských. — 2. Od 50 do 100. — 3. Od 8 do 15. — 4. Od 1 do 8.

Tento omezený příliv do měst má příčinu čistě belgickou: z venkova se totiž nadobro odchází jen málo. Venkov obklopující průmyslový kraj zůstává stále bydlištěm části dělnictva. Dělníci lpí houževnatě na svém kousku půdy, na své zahrádce, na svém chlévku, na svém venkovském krbu; vracejí se tam večer co večer. Ta páska mezi půdou a lidem továrním může býti tak pevná jen proto, že má Belgie tak hustou a tak lacinou síť dopravních prostředků. Železnice, zejména místní, slouží znamenitě tomu pracovnictvu z venkova. Dělníci z vrchů herveských dojíždějí do továren vervierských a uhelných dolů lutyšských, lidé z Gem-

bloux a z Fosses pracují v jamách a sklárnách na Sambře, flanderští v Monsu a Charleroi. Tato zásobárna venkovských dělníků není ovšem nevyčerpatelná, neboť některé doly uhelné v kraji charleroiském a v Borinagi musili již povolávati dělníky polské a italské. Ale hojnost a stálost pracovnictva je jednou ze zvláštností a předností belgického průmyslu.

LITERATURA

Ch. Bihot, Le pays de Herve (*Bull. Soc. Géogr. Anvers*, 1912 a 1913). — Clapham, *The woollen and worsted industries*, London, 1906. — G. Decamps, Mémoire historique sur l'origine et le développement de l'industrie houillère dans le bassin de Mons (*Mém. Soc. Lettres Hainaut*, 1880 a 1889). — Železo: The Iron Resources of the World (*Intern. Geol. Congress*), Stockholm, 1910. — Uhlí: četné články v *Annales des Mines de Belgique* a v *Revue Économique Internationale*. — L. Dechesne, *Industrie drapière de la Vesdre avant 1800*, Paris et Liége, 1926. — A. Julin, L'industrie armurière liégeoise (*Réforme sociale*, 1895). — A. Lalière, Le verre en Belgique (*Revue Écon. Intern.*, juin 1913). — J. S. Lewinski, *L'évolution industrielle de la Belgique*, Bruxelles, 1911. — Lutych: *Exposition universelle de Liége. Monographies des industries du bassin de Liége*, Liége, 1905. — Verviers: Chambre de Commerce de Verviers. *Rapport général sur la situation* (vychází periodicky).

KAPITOLA ŠESTÁ

STŘEDNÍ BELGIE
ROVINY HENEGAVSKÉ A BRABANTSKÉ
HESBAYE. BRUSEL

Od Tournai a Oudenaerde až po Lutych a Maastricht, od Šeldy po Maas procházíme velkými rovinami. Zdvíhají se velmi povlovně od západu k východu, od méně než 20 metrů na březích šeldských na více než 150 metrů na výšinách čnějících nad Maasou. Čím výše stoupají k východu, tím více se blíží rázu plošiny, tak totiž, že se vzrůstající výškou se řeky hloubí a rovná plocha je převyšuje. Na západě teče Šelda zvolna mezi mírnými svahy širokou kleslinou, která je rovinou. Na východě plyne Maas podél křídových pahorků (obr. 42.), jimiž její přítoky Mehaigne a Geer protékají, zaklesávajíce se. Na severu, když sestupují prudce k brázdě demerské a šeldské, se někde stává, že Dender, Zenne, Dyle a Geete si vymílají úzké a hluboké údolí. Pokud však zůstaneme na rovinách a plošinách, máme dojem povrchu jednotvárného a klidného. Ta stejnost je tím pozoruhodnější, že spodek toho povrchu není všude týž. Na západě v Henegavsku, od Tournai k Halle (Hal) přes Leuze, Ath a Enghien (Edingen) je ještě flanderská hlína. Uprostřed, v Brabantu od Nivelles až po Eghezée, Waremme a Tongeren (Tongres), je vespod písek. Na východě pak je pod velkou částí Hesbaye křída.

I. KRAJINA

Příznačným rysem těch jednotvárných rovin je vrstva spraši, prostírající se stejně na spodní hlíně, písku i křídě; ta tlumí všechny povrchové nerovnosti, ta působí pravidelnost obzorů. Poněvadž je to výtečná ornice, vyplenila tu orba stromy; pluh tu nalézá širé lány. Když tvrdší spodek nedovoluje, aby se údolí hloubila a zahlodávala, pak je sprašový kryt téměř neporušený a zachovává pozoruhodnou spojitost. Z toho pocházejí území ještě plošší a ještě jednotvárnější, jimž lidová mluva dává zvláštní jména. Tak Hesbaye (Haspengauw), staré rolnické slovo, se vykládá jako dobrá

země, příznivá úrodě. V krajinné podobě se objevuje na východ od osad Perwez, Jodoigne a Thienen (Tirlemont); na jejím velmi mírném holém vlnění zůstavují na podzim žně jen suchou, žlutou step, podobnou picardským a artoiským úlehlím. Velké vesnice jsou skryty za jedinými stromy té nivy.

Holé ty obzory přestávají k severu u širokého lesního lemu, který je ohraničuje naproti krajinám flanderským a kempským. Od Ronse (Renaix) ke Geeraartsbergen (Grammont), k Bruselu, k Lovani a k Diestu obklopuje jakási lesnatá marka tu sprašovou nivu. Táhne se po pásu



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 52. *Brabantská krajina u Ottignies.*

Široké údolí rozvírající se v písku. Borový les. Domy roztroušené.

pískových výchozů, od písků yprésienských a panisélienských ve vrších Ronseských a jejich předních výběžcích až po bruxellienské písky severního Brabantu a tongrienské i diestienské písky*) na pomezí kempském. Na jih od Bruselu, na pravém břehu Zenny (Senne), je na písčitých stráních celý hájovitý kraj, poněkud divoce půvabný. Kráčíme tu ve stínu bučin a mezi příkrými stráněmi; borové lesy se šplhají po žlutém písku, který se drolí. Nad vřesovitá lada a chomáče brusiní čnějí tu a tam nízké dubové houštiny a skupiny bříz. (Obr. 52.) Les Soigneský (Forêt de Soignes, Woud van Soignes), hustší a velebnější, se kdysi prostíral na vrších oddělujících údolí zenenské od dylského. Ještě na počátku 19. století byl asi 10.000 hektarů veliký; nyní nepřesahuje asi 3900 hektarů. Jeho krása je působena bukovým hvozdem, nádherným sloupovím s hustým stínícím listím, tichými to útulky, jež co den více ruší davy měšťáků. Na

---

*) Yprésien, Panisélien, Bruxellien, Tongrien, Diestien jsou geologické názvy stupňů jednotlivých útvarů třetihorních. P. př.

jihu, od Hoeylaertu až za Ottignies, nalézáme stopy bývalé rozlohy lesů: skupiny stromů, roztroušené po mýtinách, svahy porostlé borovicemi, příkopy v písku plné hlodáše a kručinky, vlhká dna údolní, kde zahlédáme hladiny rybníků, lesknoucí se za clonou březovou.

Přes to, že za Bruselem k východu je zemědělství velmi horlivé, pokračují tu lesní krajinky směrem k Lovani a Heverlé. Kdysi byl celý kraj mezi Lovaní a Diestem pokryt stromy; je to Hageland, „lesní kraj", skoro



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 53. *Hesbayská rovina u Trou du Sart, severovýchodně od Namuru.*
Vesnice seskupené, pole rozdrobená; jednotvárná planina, do níž se úvaly stěží hloubí.

úplně vymýcený, jak o tom svědčí hojné přípony rode. Koncem 18. století se tudy těžko procházelo hustým lesem; ještě dnes tu nevycházíme na dlouho z lesních obzorů. Vedle smutných lad posetých výmoly jsou tu dosud houštiny listnatých stromů a nové sadby borové, jimiž se již ohlašují Kempen.

II. ZEMĚDĚLSTVÍ

Ty rozsáhlé nivy se počítají k nejúrodnějším a nejlépe vzdělávaným v celé Evropě. Tato zemědělská jakost je ovšem především darem sprašové

půdy, ale také je dílem člověkovým. Orba tu totiž, ne-li ruční obratností, alespoň usilovností a odborností způsobu vzdělávání předstihuje i pracovité Flandry. Liší se od Flander tím, že méně místa věnuje lnu, chmelu a čekance. Vyznačuje se rozsáhlým pěstováním pšenice, cukrové řepy a ovsa, chovem koní a výkrmem skotu. Nikde nepoznal zemědělec lépe cenu moderních způsobů práce. Od let 1830—1840 se šíří užívání umělých hnojiv a strojů; hospodářský statek je chápán jako dobře vyzbrojená továrna, pracující vždycky podle nejvyšší své výkonnosti, využívající rozmyslně všech možností. V některých ročních dobách nepostačí místní lid pro polní práce; k pletí řepy začátkem června, ke sklízení obilí v polovici července, k dobývání řepy koncem září se povolávají stěhovavé družiny dělnické, přicházející z Hagelandu a z Flander. Začátkem 19. století ležela ještě třetina půdy na rovinách ladem; výnos žní nedostihoval výnosu písečných Flander. Dostačilo necelé století, aby půda byla upravena, podrobena službě člověkově, aby jí bylo využíváno bez oddechu a tak vytvořen nový kraj. (Obr. 53.)

Pšenice je všude i nadále hlavním ozimem. Přes to že užívání strojů učinilo velké pokroky, žne se ještě často ručně; toť práce flámských sekáčů, vyzbrojených kosou a srpem. Vymlácené zrní se prodává na starých trzích, řadících se kolem toho kraje: Mons, Charleroi, Namur, Lutych, Tongeren, Sint Truiden (Saint-Trond), Thienen (Tirlemont), Brusel. Pro velké pivovary Borinage a pánve charleroiské se v Henegavsku posévají velké rozlohy ozimým šestiřadým ječmenem (escourgeon). Pro tažné koně se často vykazuje na polích více místa ovsu než pšenici. Ale základem každého velkého hospodářství je cukrová řepa; jsouc omezena na žírnou půdu sprašovou, soustředí se hlavně v jižní části Hesbaye (újezdy Landen, Avennes, Waremme) a v jihozápadním Henegavsku (Pâturages, Boussu, Dour, Chièvres, Leuze). Ty nivy obsahují samy tři čtvrtiny řepných polí z celé Belgie; je tu devět desetin belgických cukrovarů. Činí z Belgie jednoho z největších výrobců cukru na světě, prodávajícího do Velké Britanie značnou část své výroby (roku 1925—1926 bylo celkem vyrobeno cukru 309.000 tun.*)

Nicméně tyto velké zemědělské plodiny neurčují všude směr polního hospodářství. Na pomezí Flander a zvláště v kraji tournaiském lze zname-

*) V ČSR 1,507.343 tun; roku 1926—1927 se podle Stat. přír. rep. čsl. vyrobilo v ČSR 1,045.819 tun, v Belgii 229.830 tun, roku 1927—1928 (Stat. přehled rep. čsl. 1930) v ČSR 1,254.900, v Belgii 268.700 tun. Ve výrobě řepného cukru byla toho roku ČSR na třetím místě, Belgie na devátém.

nati flanderský vliv v drobnějších a rozmanitějších kulturách; jsou tu pole krmné řepy pro výživu krav v zimě, čekanka na cikorku severně od Tournai a Athu, len v týchž krajinách, tabák v okolí Ninove, Geeraartsbergen a v Obourgu u Monsu. Vedle velkých řepných statků spatříme již na tom pomezí rysy zcela flanderské: užívá se krav k orání, vyrábí se hojnost mléka a másla, psi točí velkým kolem máselnice a tahají vozíky.



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 54. *Skleníky v Hoeylaertu, jihovýchodně od Bruselu.*
Vinice pod sklem dodávají krajině velmi zvláštního rázu.

Na těch velkých pláních téměř beze stromů jsou však také háje ovocné. Mezi městy Tongeren, Looz, St. Truiden a Glons jsou na jaře vesnice skryty za kvetoucími stromy. Skoro všechny statky mají kolem sebe pastviny posázené ovocnými stromy: švestkami kolem Vliermaelu, třešněmi kolem Sint Truidenu, hruškami a jabloněmi kolem Loozu. Celkem převládají jabloně. Sklidí se dosti ovoce, aby se mohlo prodávati do ciziny a aby se z něho mohl vyráběti syrup a zavařeniny. Až do polovice 19. století se tento průmysl konal po domácku a každý statek měl kotel na syrup. Nyní nahradily továrny v újezdu loozském domácí dílny; pracují zejména pro odbytiště anglické.

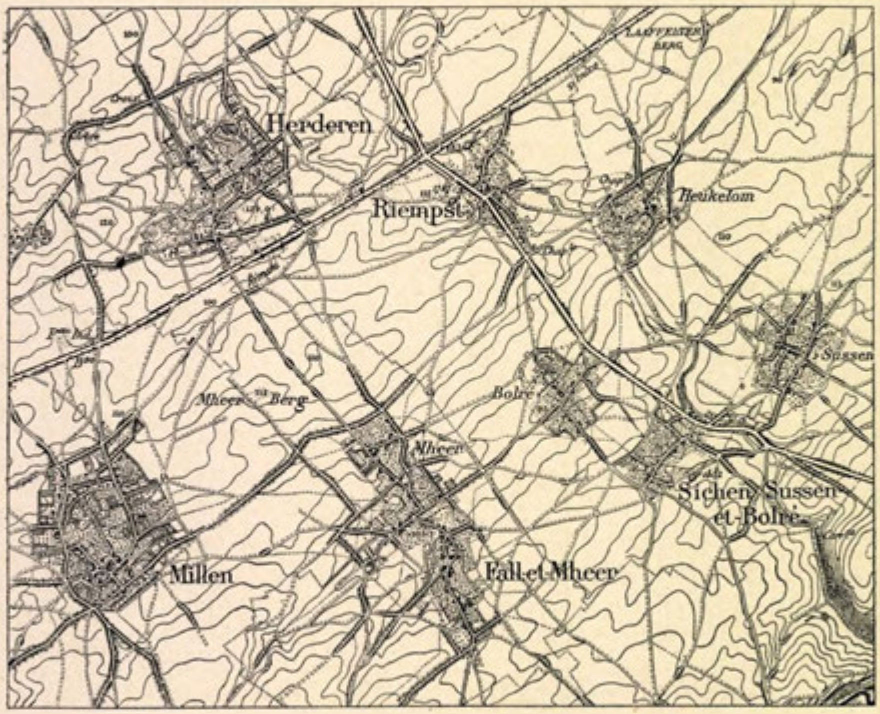
V oblasti velkého zemědělství jsou zvláště na pokraji písků a poblíž

měst ostrůvky, kde tisíce drobných lidí se věnuje zahradnictví, štěpnictví, ba i pěstování trávy pro městský trh. Nejsvéráznější a nejrozsáhlejší příklad skýtá krajina bruselská. Na západ od velkého města až po Ninove, Schepdael, Etterbeek a Dilbeek jsou malé statky, dodávající mléko, rané brambory, třešně, rybíz, angrešt, maliny, zvláště pak jahody. Den co den na úsvitě odjíždějí jejich obyvatelé na trh do Bruselu elektrickou drahou nebo s vozíkem, jejž táhnou psi. V obci Berchem-Sint Agatha jsou zas skleníky a stromové školky. K severu, směrem k Mechelen a k Lovani, se pěstuje hrášek, který přichází na bruselský trh od června do srpna; kolem Vilvoorde chovají dojnice a vykrmují drůbež. Od té doby co místní dráha na východě dospívá až po Vossem, vypravuje každá vesnice ráno co ráno baňky mléka do města. Kolem Sint Stevens-Woluwe (Woluwe-Saint-Étienne) se pěstuje „bruselská" kapusta (pupencová) a bruselská čekanka (witloof). Na jihu, u Hoeylaertu, Ter Hulpen (La Hulpe), Rixensartu, se ocitáme v oblasti révy, ale révy pěstované pod sklem, jejíž stolní hrozny nalézají dobré odbytiště v Anglii, ba i ve Spojených státech. Takovéto drobné, pečlivé pěstění se nám jeví jako jeden ze zvláštních rysů belgického hospodářství. (Obr. 54.)

Na každém větším statku nalezneme brabantského koně, hutné to, zavalité zvíře s mohutnými svaly. Na té těžké půdě vyžaduje práce silných potahů. Poněvadž bylo nutné jich užívati, připadlo se na myšlenku odchovávati je; proto také celé území mezi Bruselem, Nivelles, Athem a Aalstem se stalo velkým střediskem chovu koní; třeba k tomu připočítati několik jiných středisť, jako je Perwez, Jodoigne, Gembloux a Ninove. Skoro všichni poněkud zámožnější rolníci se oddávají tomu chovu, jejž zdokonalili následkem zděděné zkušenosti i rozumného novotářství. Hříbata se rodí na velkých travných statcích brabantských a henegavských, přecházejí v půldruhém roce na malé statky písečného kraje, kde se mírnou prací zaučují; ve třech letech jsou koně dosti silní pro vzdělávání těžkých půd hesbayských a condrozských. Když konečně úplně dospěli a zmohutněli, dostávají se do rukou obchodníkům, kteří je prodávají do měst anebo vyvážejí do ciziny.

V každém statku toho úrodného kraje se chov skotu těsně druží k zemědělství. Zde se nesoustředí všichni na mléko jako ve Flandřích, ani na chov hubeného dobytka jako v Ardennách. Každé zvláštní usměrnění tu závisí na velikosti statku, na osobnosti statkářově a zejména na rázu nejbližšího trhu. Na západě, v Brabantu a Henegavsku pozorujeme na polích větší díl pícnin a travin. Dělnictvo tu je vzácnější a dražší pro blízkost továren a dolů monských a charleroiských, proto se pastviny

šíří na újmu obilí; hledí tu prodávati mléko, máslo, vejce, telata, vepře. Na východě zas v Hesbayi je hojnost plodin a řepných řízků, proto se ve velkých statcích vykrmuje dobytek, a to nejen hubená dobytčata domácí, nýbrž také dobytčata z Ardenn, z Condrozu, ba i z Nizozemí a z Francie; tento vykrmený dobytek hesbayský zásobí velké jatečné trhy lutyšské a bruselské.



Obr. 55. *Velké vesnice hesbayské, podle mapy Belgie v měřítku 1 : 40.000.*
Venkovské shluky příbytků s pastvinami a ovocnými sady, oddělené od sebe holými lány.

Okrajový pás odedávna bohatých a mocných měst jako Lovaň, Brusel, Tournai, Mons, Namur a Lutych, lem průmyslových středišť, zbohatlých během 19. století, to jsou vlivy, které nemálo působily na vytvoření společenských poměrů na tom venkově. Pozemkové vlastnictví je v rukou šlechtických a měšťanských rodů. V újezdech Waver (Wavre), Nivelles, Genappe, Halle pokrývají ještě přes pětinu katastrální rozlohy velkostatky větší než 100 hektarů; v Hesbayi přes desetinu. Ten poměr se zmenšuje, neboť po válce nabylo mnoho nájemců půdy, kterou vzdělávali. Tak po-

kračuje v Hesbayi přímé obdělávání půdy, kdežto dosud bylo mnohem rozšířenější pronajímání; v Henegavsku je tak obdělávána dosud jen čtvrtina pozemků, v kraji gemblouxském třetina.

Hlavní podobou zemědělské dílny, máme-li na mysli celek vzdělávané půdy, je všude velký statek o 40 až 100, ba i o 200 hektarech; převládá v Hesbayi, v kraji u Quévy na jih od Monsu, na venkově kolem Nivelles, Fleurus a Gembloux. Vyznamenává se mohutností svých prostředků, velkou výrobou a průmyslovými metodami; řídí jej třída bohatých a vzdělaných nájemců. Takový nájemce je obchodník, nevykonávající ani přímo neřídící tělesné práce, zařizující však obchodní stránku



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 56. *Velký statek v Ottignies, jižně od Waveru.*

výroby, nákup a prodej plodin, dobytka, hnojiva a strojů. Obývá ve dvorci pozoruhodného typu, složeném z ohromných stavení, seskupených kolem dlážděného dvora. Mají vzezření pevností, a skutečně mnohé z nich bývaly obrannými útočišti za bitev, tak například dvory Goumont, Papelotte, La Haie Sainte, Mont-Saint-Jean u Waterloo. Nejčastěji stojí o samotě uprostřed svých polností. Někdy však také se seskupují ve vznešeně vypadající vesnice, jako na jih od Tournai, v jihovýchodním Brabantu a v Hesbayi. Tu pak přivabují kolem sebe příbytky velkého počtu drobných rolníků a zemědělských dělníků. (Obr. 55., 56. a 57.)

Všichni obyvatelé venkova se však neživí polní prací; většina drobnějších vesničanů chodí na práci do lomů. Střední Belgie je totiž krajem lomů; na každém kroku vidíme, jak jejich zející jámy rozkuchávají údolní svahy. (Obr. 58.) Prvohorní vápenec skýtá stavební kámen podél řek Dender, Zenne u Soignies, Sennette a Écaussines, Samme u Feluy a Arquennes; kámen na pálení vápna podél Šeldy od Antoingu až po

Tournai, a podél Piétonu. Na dlažební kámen se lámou křemence u Dongelbergu a vyvřeliny u Quenastu a Lessines (Lessen). Ty lomy, jejichž hmoty se vyvážejí až do Francie a do Nizozemí, zadržují ve vesnicích tisíce dělníků a zachovávají je venkovskému životu. Jiní zase chodí pracovati do průmyslových středišť a do měst. Tím, že všichni tito drobní lidé zůstávají ve venkovském prostředí, si vysvětlíme překvapující lidnatost těch rolnických niv. Odečteme-li města, dostáváme ve venkovských újezdech čísla hustoty, jaká se v jiných zemích vyskytují jen na městských obvodech: Assche 326, Halle 320, Thienen 268, Genappe 134, Jodoigne



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 57. *Odeur, hesbayská vesnice.*
Velký statek; rybník na návsi.

136, Nivelles 249, Perwez 125, Waver 175, Soignies 248, Ath 233, Lessines 254, Leuze 191, Quevaucamps 232, Templeuve 250, Peruwelz 301. (Obr. 59.)

III. MĚSTA

Městský život nebují tak značně na rovinách středobelgických jako na rovinách flanderských anebo v brázdě sambresko-maaské. Objevuje se tu spíše jako úkaz obvodový nežli jako úkaz vnitřní. Skoro všechna města tu leží na pokraji: na severovýchodě nizozemský Maastricht, Tongeren, Sint Truiden, Thienen, Lovaň, Brusel, na severozápadě Halle, Enghien, Ath, Leuze, Tournai, na jihu Mons, Namur, Huy a Lutych. Velké obchodní proudění, pramen to městského života, se toho kraje

spíše jen dotýkalo a neprocházelo jím. Dopravní styky jsou sice snadné po těch širokých hřbetech s klidným obzorem. Za všech válečných dob tudy procházela vojska; od Maastrichtu až po Tournai jsou rozseta jména bojišť, z nichž některá dokonce připomínají několikeré utkání: Neerwinden, Ramillies, Ligny, Waterloo, Seneffe, Fleurus, Fontenoy. Ale ta širá



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 58. *Lomy v Lessines.*

Kraj rozkuchaný lámáním kamene.

rozloha rovinná byla spíše cestou vojáků než obchodníků. Šelda a Maas se jí dotýkají pouze na krajích; velké vodní cesty běží mimo ni. Proto také za svá města děkuje ten kraj vlastně jen cestám příčným, spojujícím ty velké dráhy. Na obou koncích římské silnice, spojující Porýní s Calaiskou úžinou, je po jednom starém městě: Tournai (Turnacum) a Tongeren (Aduatuca Tungrorum). Vedle toho podél pozemní cesty vedoucí od Porýní k Brugám ve 12. a 13. století a k Antverpám ve 14. a 15. století dalo procházení kupců vznik městům Maastricht, Sint Truiden, Thienen, Lovaň a Brusel. Konečně od Bruselu k Tournai, kde se stýká kraj wallonský s krajem flámským, je celý řetěz malých měst: Halle, Enghien, Ath, Leuze, s nímž souběžně po germánské půdě běží řada podobných měst: Kortrijk, Ronse, Geeraatsbergen a Ninove. Tak

tedy obvodová města mají obecný význam. Města vnitřní však mají pouze význam místní.

Ta vnitřní města jsou rozvržena skoro rovnoměrně po rovinách tak, že každé slouží venkovskému okruhu, v jehož středu je položeno. Na východě v Hesbayi zachovávají ráz rolničtější. Na západě žijí v pro-



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 59. *Vesnice Gohissart, západně od Lodelinsartu, mezi Fleurus a Charleroi.*
Množství dělnických domků se zahrádkami a políčky.

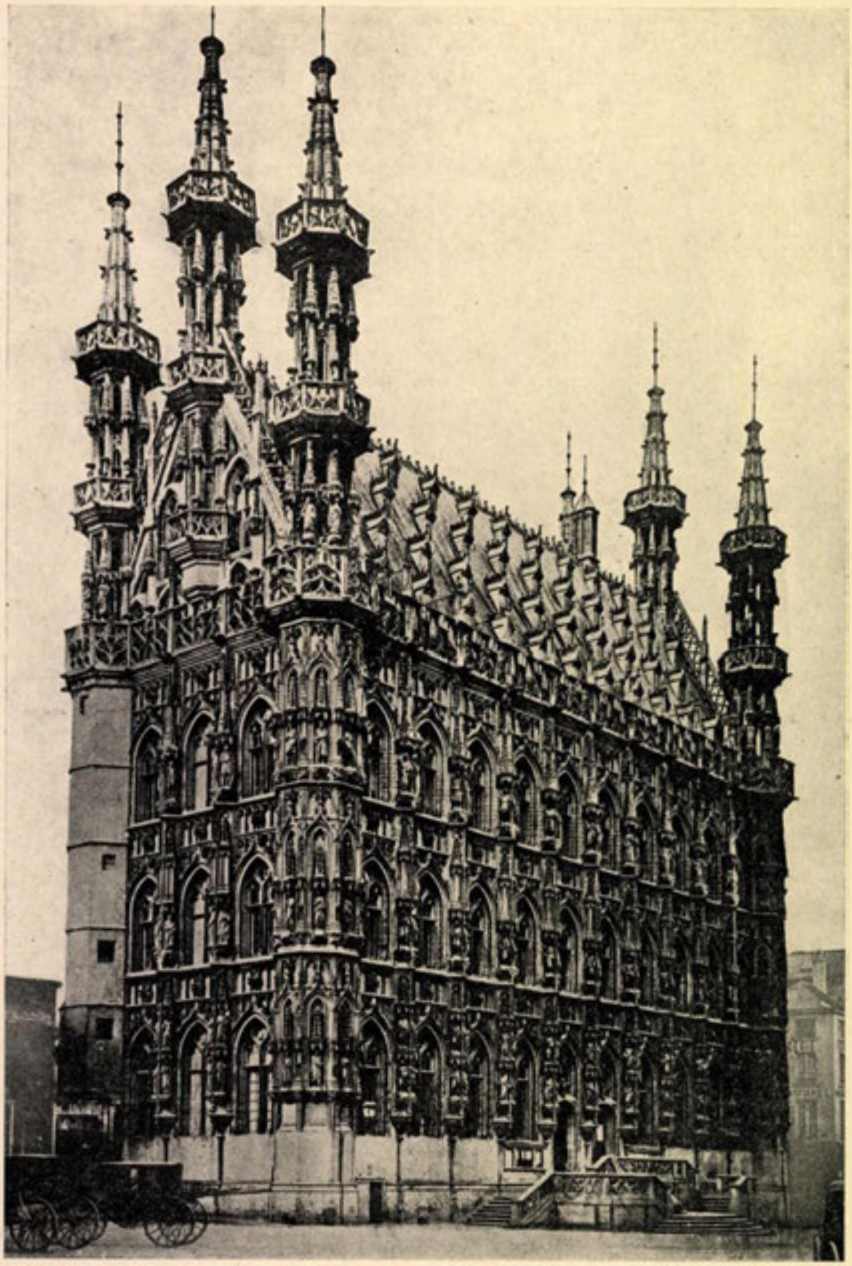
středí zprůmyslněném, vytvořují si vedle venkovského tržiště i střediště tovární. Na východě to jsou pouhá městečka, nedosahující nikdy 5000 obyvatel: Landen, Waremme (Borgworm), Perwez, Jodoigne, ba i Gembloux (Gembloers), přes to že má lihovary, cukrovary a rolnickou školu. Na západě jsou vzhlednější, rušnější, mají více pramenů obživy: Peruwelz (7000 obyv.) s továrnami vlnařskými, pletárnami, strojírnami, Soignies (Zinnik; 10.700 obyv.) s lomy a vápenkami, Braine-le-Comte ('s Gravenbrakel; 9700 obyv.) se strojírnami, Braine-l'Alleud (Eigen-Brakel; 10.300 obyv.) s přádelnami a tkalcovnami na vlnu, Seneffe se železničními dílnami. Pouze Nivelles (Nijvel; 12.900 obyv.) vypadá jako dobré krajské město. Vzešlo z kláštera ve 12. století a z minulosti si zachovává půvabný, pokojný vzhled, staré čtvrti s úzkými uličkami, se

zdmi plnými květů; ale novodobý život tam proniká továrnami, papírnami a velkými mlýny.

Od Tournai k Bruselu se řadí města naproti flámské frontě podél velké dopravní trati, která již po několik věků vede z Lille, hlavního města francouzských Flander, do Bruselu, hlavního města brabantského. Tournai (Doornijk, 36.200 obyv.), ležící na Šeldě, bylo již za římské doby významným městem na silnici, která přes Bavay a Tongeren zajišťovala vojenské spojení provincií porýnských s místy, odkud se plulo do Velké Britanie. Řeka byla pro ně vždycky zdrojem bohatství, zvláště však za nové doby; ležíť tak při velkém proudění uhelném, které z Borinage směřuje do Flander. Mohlo tedy omladiti svá stará odvětví a vytvořiti nová, přádelny na vlnu, pletárny, přádelny na len, cementárny, vápenky, výrobu hnojiv, strojírny. S obcemi Chercq a Antoing soustředí tournaiský shluk na březích šeldských skoro 50.000 obyvatel. Moderní život vniká do města podél nábřeží, vroubených stromovím; ale ušetřuje vzhledů a památek starého Tournai s románskou katedrálou, bludištěm tichých ulic kolem ní, starým mostem přes Šeldu se třemi lomenými oblouky a dvěma věžemi, hláskou ze 12. a 14. století. Na východ od Tournai dojdeme do Bruselu přes několik měst starého původu, jež však všechna byla zabrána průmyslem: Leuze (5700 obyv.) s přádelnami na vlnu i bavlnu a pletárnami; Ath (Aath; 10.600 obyv.), starou pevnost na Dendeře, seskupující při řece pivovary, pily, továrny na nábytek, na klavíry, strojírny, tkalcovny na len; Lessines (Lessen; 10.800 obyv.) s lomy; Enghien (Edingen) se strojírnami a tkalcovnami na plátno. Když však dojdeme do Halle (Hal), ocitáme se již ve shluku bruselském.

Od Maastrichtu nebo Lutychu jiná řada měst ležících podél bývalé velké obchodní cesty brabantské označuje hranici sprašových niv naproti písčité nížině. Tongeren (Tongres; 11.400 obyv.), římská stanice na silnici z Kolína do Bavay, biskupské sídlo již ve 4. století, žije nyní zvláště ze svého dobytčího trhu. Také v Sint Truidenu (Saint-Trond; 16.250 obyv.) připomínají staré budovy, strážní věž, gotický chrám, krásnou minulost; nyní určuje činnost toho města život zemědělský, který živí jeho pivovary, jeho lihovary, jeho cukrovary a koželužny. Thienen (Tirlemont; 20.300 obyv.) chová ve svém širém obvodě zahrady i pole, a nemá více své někdejší skvělosti z dob, kdy obchodovalo na silnici z Kolína a Lutychu do Bruselu a Antverp.

Lovaň (flám. Leuven, franc. Louvain, něm. Löwen, lat. Lovania) se svou polohou mohla státi jedním z velkých belgických měst. Leží na rozhraní nížin a brabantských pahorků. Ty pahorky z písku a červenavého



(Foto G. H.)

Obr. 60. *Radnice v Lovani.*

pískovce, na jejichž vrcholcích jsou lesy, činí skoro velkolepý rámec širokému údolí dylskému; ploché jeho dno, rozbrázděné příkopy plnými vody a posázené topoly a vrbami, přivádí až pod Lovaň obzory nizozemské. Malá, ale již hluboká a splavná řeka Dyle tu otvírala cestu k Šeldě; po ní mohly čluny plouti do vnitra země až k té cestě z Kolína do Antverp, na níž byla Lovaň stanicí. Ve 13. století tu 3.000 stavů tkalo sukno; o půl hodiny dříve, nežli se chodilo z dílen, musilo prý se zvoniti velkým zvonem, aby se chodci včas uhnuli zástupům tkalců. V Lovani byly také koželužny, zbrojírny. Čilý obchod směřoval pozemní cestou k porýnským městům. Ale hvězda Lovaně pobledla jako u měst flanderských, když se na trzích pevninských objevilo sukno anglické. Hospodářské krise a vzpoury tkalců způsobily ve 14. století úpadek Lovaně jakožto města průmyslového. Tu pak začíná jeho sláva jakožto města universitního. Roku 1425 dvůr brabantský tu založil universitu a umístil ji v bývalé soukenické tržnici. Od té doby žilo město z té university, jedné z nejproslulejších v theologii a medicině, kterou v letech 1517 až 1521 proslavilo působení Erasmovo. Za časů Joesta Lipse (Justus Lipsius) měla dvaapadesát kolejí a přes 6000 studentů. V 17. a 18. století byla méně navštěvována, roku 1797 byla zrušena, 1816 obnovena a od roku 1836 se stala velkou svobodnou (nestátní) universitou katolickou, na níž se vzdělává velká část úředníků, právníků i průmyslníků belgických. V srpnu 1914, když Němci plenili Lovaň, zničil požár její knihovnu, obsahující 920 rukopisů a 230.000 svazků. Dnes panuje úplný klid v tom kněžském městě, věnujícím se studiu; lze tam užívati klášterního míru. Občas zahlaholí o studentské slavnosti veselí v průvodě černých čapek Wallonů a rudých baretů Flámů. Náměstí oživnou v tržní dni; sedláci v dřevácích tam procházejí mezi hustými řadami krav a vepřů. Ale brzo opět zavládne klid. Přece však průmyslový ruch bije na brány toho města. Průplav, otevřený roku 1793, vychází z Lovaně a dospívá po 30 kilometrech k Rupelu, spojuje tak Lovaň se Šeldou; na nábřežích přístavu se vykládá mnoho zboží přicházejícího z Antverp. Nedaleko průplavu a poblíž severní železnice se rozvíjí celá průmyslová skupina: pivovary, mlýny, pily, slévárny, železniční dílny, továrny na hnojiva, strojírny „Dyle Bacalan", níže pak při řece ohromné rýžové škrobárny ve Wygmaelu. Připočteme-li k 41.000 obyvatelům lovaňským obyvatelstvo jeho okolí (Heverlé 9200, Kessel-Loo 11.200, Wilsele 6000), dostaneme shluk o více než 65.000 obyvatelích, vzdálený asi 20 kilometrů od shluku bruselského. (Obr. 60.)

IV. BRUSEL

Poloha Bruselu (franc. Bruxelles, flám. Brussel, něm. Brüssel, angl. Brussels) na březích řeky Zenne (Senne) připomíná polohu Lovaně na březích dylských. Písečné, lesnaté pahorky brabantské se tam níží k plochému dnu močálovitého údolí, otvírajícímu cestu k nížinám a k přílivovým estuariím. Ta poloha sama o sobě však neměla vlastní ceny pro vznik města. Jako osud Lovaně, i osud Bruselu byl určen přechodem velké cesty z Kolína do Flander a Antverp. Průmyslový život se usadil při silnici; rozmnožily se tu stavy tkající vlnu, vzrůstalo nové město soukenické. Ale ve 13. a 14. století se ještě nevyrovnalo Lovani. Brusel zastínil Lovaň jenom proto, že si jej vládcové brabantští vybrali za sídlo. V 11. století založila hrabata lovaňská, která se pak v následujícím století stala vévody brabantskými, hrad na výšině Caudenbergu, na divokém to místě v lesích nad údolím zennským. Lovaň zůstávala jejich hlavním městem, Brusel byl jen jakési jejich Versailles; měli však rádi to soukromé sídlo, vzdálené od neklidného města dělnického. Za vévodů burgundských je ta obliba ještě patrnější; prodlévali často v Bruselu, přivádějíce s sebou svou francouzskou šlechtu, jejíž paláce a parky brzo pokryly Caudenberg. Rod habsburský, který se koncem 15. století stal majetníkem Nizozemí, nešetřil nákladů na Brusel; Karel Pátý tam žil se svým dvorem. Roku 1546 odchází Marie Uherská, správkyně nizozemská, z obvyklého svého sídla Mechelen (Malines) do Bruselu. Když se potom jižní Nizozemí oddělilo politicky od Spojených provincií, nabyl Brusel převážného významu jako hlavní město. Filip II. tam položil sídlo vrchní správy nizozemské; místodržitelkou byla tehdy Markéta Parmská. Od té doby zůstal Brusel sídlem panovnickým, úředním městem, správním střediskem; ta úloha z něho učinila velké město. Pro úlohu hlavního města je ovšem výhodně položen: na území belgickém má střední polohu, je stejně vzdálen od hranic nizozemských i francouzských, stejně daleko od Severního moře jako od Porýní. V té dvojjazyčné zemi leží na rozhraní obou jazyků. Nikde jinde nelze pozorovati těsnější styk a takové míšení obou národností. „Brusel je jakoby spojovacím kruhem (snubním prstenem) mezi horkokrevnými Wallony a tvrdohlavými Flámy“.

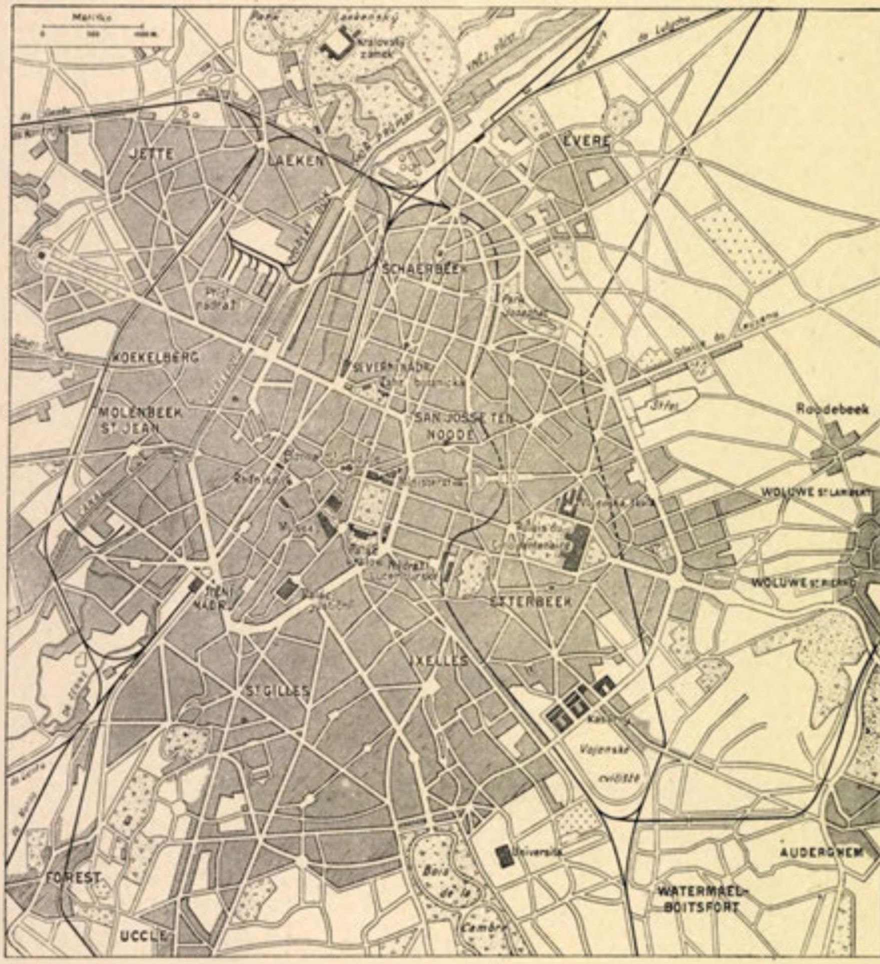
Ta úloha hlavního města, vykonávaná již po čtyři století, utvářela i sám vzhled Bruselu, který je jedním z nejkrásnějších měst v Evropě. Každá doba, každá dřívější vláda se tam zračí ve hmotné podobě věcí; budovy starého města brabantského se mísí s paláci rakouských místodržících a s moderními stavbami. Přítomnost nepotlačuje minulosti; novota

neslaví vítězství jako ve městech nedávno se vyšinuvších. Je to město šlechty, úřednictva, měšťanstva, umělců a učenců, a vyjímaje zennskou čtvrt netrpí poskvrnou uhlí, ohyzdností továren, bídou chudých obydlí, jako tolik měst britských. Vládne tu ovzduší pohodlné zámožnosti a světlé čistoty. Domy jsou omalovány veselými barvami, nátěr je pečlivě obnovován; ulice jsou široké, bulváry prostrané, zahrady a sady uvádějí do města vzduch, světlo, zeleň. Je to město vábné, vyhledávané, poněvadž se líbí a dovede býti líbivé, hlava země, kterou se prochází, hostiné sídlo snášelivosti a svobody, v němž vyhnanci a uprchlíci evropští často nalézali útočiště. Leckdy se Brusel srovnává s Paříží pro svou ladnost a půvab, pro nenucenost života, bohatství duševní. Nelze však říci, že by Brusel byl pro Belgii, čím je Paříž pro Francii, neboť jakožto hlavní město má menší vliv nežli Paříž. Jeho působení je totiž omezováno působením ostatních měst, v té zemi duch místní, obecní je podobou ducha národního.

V Bruselu, z něhož se stal velký městský shluk, jsou dvě velké složky: vlastní město a předměstský obvod. Město samo vyrostlo v zennském údolí a na jeho úbočích, všechny jeho hlavní tepny směřují od severu k jihu, rovnoběžně s řekou. Předměstí jsou výtvorem nové doby a jejich tepny se rozbíhají paprskovitě všemi směry. Vnitřní město samo se zase skládá ze dvou částí, dolního města v údolí a horního města na pahorku, jež jsou spolu spojena úzkými, křivolakými uličkami na příkrých svazích. Toto rozdělení pochází ze samého vzniku města, neboť knížata a jejich šlechta se usidlovali na Caudenbergu, měšťané a řemeslníci v údolí. (Obr. 61.)

Až do přeměn, které provedla moderní městská správa, byly údolní čtvrti, brázděné vodními rameny, malebným bludištěm lidových ulic. „Řeka Zenne", píše Camille Lemonnier, „se klikatila tím shlukem napěchovaných domků...; její ramena všude pronikala do nitra pracovitého života, u jejich stavidel se hromadila žlutavá pěna, u továren nad nimi vířila vřelá pára, všude se po nich vlekly mastné kaluže... Na podzim stoupala mlha z jejich bahna, zatemňujíc vzduch hustým závojem, skrze nějž večer vypadaly svítilny jako červené uplakané oči. A říční výpary nasycovaly vzduch zvláštním zápachem, v němž splýval zápach kaučuku, kolomazi, zdechliny a starých mokrých sazí..." Ty obrázky z dolního města zmizely, když za úřadování starosty Anspacha (1868) byla Zenne překlenuta, ty čtvrti přeměněny v čisté nové město a proražen velký bulvár, který napříč těmi získanými prostorami vede od Jižního nádraží k Severnímu. Všechno se však nezměnilo v dolním městě. Zachovává krásné stavby z minulosti obecní, zvláště na Velkém náměstí: radnici (Hôtel de Ville, Stadhuis) s gotickým průčelím a domy cechů, s překva-

pující výzdobou pilířů, zábradlí a štítů. (Obr. 62.) To náměstí je jako kdysi ve dny lidových shromáždění překrásným rámcem průvodů a manifestací. Dolní město mezi oběma nádražími zůstává stále středištěm



Obr. 61. *Plán Bruselu.*

obchodním, čtvrtí drobných i velkých obchodníků; tam je tržnice, rybí trh (Vischmarkt), hlavní pošta, bursa a na břehu splavněné Zenny jatky, skladiště a doky přístavní. Jako kdysi je to lidnatý shluk flámský jazykem i mravy.

Horní město na pravém břehu je čtvrtí úřední, aristokratickou a svě-

táckou. Tam se usídlila ústrojí hlavního města: královský palác, ministerstva, musea, soudní palác, akademie; tam vznikly rozsáhlé čtvrti o širokých ulicích, s bulváry, posázenými stromovím. Šíří se den ode dne více k východu, podél avenues, které procházejí předměstími až k nádherným parkům na městském obvodě: Parc du Cinquantenaire („padesátého výročí"), Parc de Tervueren, Bois de la Cambre.

Kolem města, které má 213.900 obyvatel, je celý kruh předměstí, která ustavičně zabírají pole a lesy bruselského okolí; na levém břehu je to Anderlecht (71.800 obyv.), Sint Jan-Molenbeek (M.-Saint-Jean; 67.400 obyv.), Laeken, Koekelberg (13.300 obyv.), Jette (17.600 obyv.); na pravém Sint Gillis (Saint-Gilles; 65.200 obyv.), Ukkel (Uccle; 37.500 obyv.), Watermael-Boschvoorde (W.-Boitsfort; 13.700 obyv.), Elsene (Ixelles; 85.000 obyv.), Etterbeek (42.000 obyv.), Sint Joos-ten-Noode (Saint-Josse; 31.000 obyv.), Schaerbeek (109.600 obyv.). I za tím shlukem pokračuje městský růst a vznikají nová předměstí: Vorst (Forest; 34.000 obyv.), Auderghem (10.800 obyv.), Sint Pieter-Woluwe (W.-Saint-Pierre; 11.200 obyv.), Sint Lambrechts-Woluwe (W.-Saint-Lambert; 13.800 obyv.), Evere (7900 obyv.). (Obr. 61.) Tak tedy Velký Brusel v okruhu o poloměru 6 až 7 kilometrů kolem městského středu obsahuje na 800.000 obyvatel. Ohromný a rychlý rozmach toho městského obvodu je dílem druhé polovice 19. století. Roku 1830 byly Anderlecht, Schaerbeek a Elsene ještě vesnicemi, prodávajícími do Bruselu máslo a třešně; obyvatelům Sint Gillisu se přezdívalo „řezači kapusty" (K o o l e n k a p p e r s), čímž byla spravedlivě uznávána jejich zdatnost v pěstění „bruselské" kapusty. V letech 1830 až 1900 postoupil Schaerbeek se 3000 na 32.000 obyvatel, Molenbeek se 4000 na 54.000. Okolí má nyní třikrát tolik obyvatel jako vlastní město. Poněvadž jsou tu pohodlné dopravní prostředky, bydlí tisíce dělníků, úředníků a zřízenců v předměstích a dojíždějí denně za prací do Bruselu. Jako v Londýně a v Paříži se střed města vylidňuje; kanceláře, banky a obchody odtud vyhánějí byty.

Bruselský shluk není, jak tomu je v tolika evropských městech, dítětem průmyslu. Obsahuje však tolik lidí a tolik bohatství, že musilo jakožto spotřební střediště i jakožto trh dělných paží k sobě průmysl přivábiti. Především tu žijí stále zmodernisovaná stará řemesla: přádelny a tkalcovny na vlnu v Bruselu, v Anderlechtu, v Sint Pieters-Leeuw (L.-Saint-Pierre), bavlnářské a hedvábnické továrny v obcích Sint Gillis, Ukkel, Molenbeek, Anderlecht. Dále tu je průmysl přeměnný, vyrábějící drahé předměty pomocí vybraného dělnictva: slevárny na bronz, měď, nikl, kaučukárny, továrny na rukavice, které stříhají doma bruselští dělníci



(Foto G. Humblot et Cie.)

Obr. 62. *Velké náměstí v Bruselu.*
Vlevo radnice, v pozadí cechovní domy.

a které vyšívají tisíce dělníků na venkově, továrny na hudební nástroje, na kočáry, tiskárny, papírny, koželužny. K tomu třeba přidati celou řadu závodů pro potraviny a poživatiny, připravujících pivo, mouku, tabák. Opodál hlavního města pokračují továrny podél průplavů a železnic: na severu má Vilvoorde (Vilvorde; 21.300 obyv.) továrny lučební, na kartáče, na krajky; k jihu se údolím zennským táhne celý řetěz průmyslových závodů, strojírny, továrny lučební, na benzinové motory, až po malé město Halle (Hal; 16.100 obyv.), které také má strojírny, továrny lučební, cukrovary, papírny, tiskárny, ba až k Tubize (Tubeke; 7.800 obyv.), středišti to výroby umělého hedvábí.

V té rozsáhlé lidské nakupenině jsou dopravní trati podmínkou průmyslové práce, zásobování i všeobecných styků. V Bruselu se křižuje několik mezinárodních průchodních drah do Anglie, Nizozemí, Německa, Švýcarska a Francie. Spojení s uhelnou pánví charleroiskou je zajištěno průplavem z Bruselu do Charleroi; do roku 1930 má býti dokončeno jeho rozšíření a zařízení na třímetrový ponor. Jiné práce připojily Brusel k plavbě námořní. Již odedávna byl ve spojení s mořskou Šeldou průplavem Willebroeckým (Vaart van Willebroeck); byl zbudován v letech 1550 až 1561, opraven v letech 1829 až 1835, roku 1922 pak byl přeměněn v průplav mořský, dlouhý 28 kilometrů, mající čtyři komorová plavidla o 114 metrech a dovolující ponor 6.50 m, takže mohou do Bruselu připlouvati mořské lodi s tímto ponorem. Ústí na západ od města do říčních doků, jejichž obchodní obrat roku 1922 dosáhl 2,915.000 tun, a do velkého doku mořského, v němž roku 1925 zakotvilo 369 námořních korábů se 172.800 tunami zboží. Jako jiná belgická města, jako Gent a Brugy, má tedy i Brusel přímé spojení s mořem; je připojen k šeldskému estuariu, velké to belgické mořské bráně.

LITERATURA

H. Demain, *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, Louvain, 1919. — Dumont-Wilden, *La Belgique illustrée*, Paris, 1910. — J. Frost, *Agrarverfassung in Belgien*, Berlin, 1909. — P. L. Michotte, Le canal maritime et le port de Bruxelles (*Annales de Géographie*, XXXII, 1923, str. 418-425). — Ministère de l'Agriculture, *Monographie de la région limoneuse*, Bruxelles, 1899-1900. — L. Noel, *Louvain*, Oxford, 1915. — E. Vliebergh et R. Ulens, *La population agricole de la Hesbaye au XIXe siècle*, Bruxelles, 1909.

KAPITOLA SEDMÁ

DOLNÍ BELGIE. FLANDRY A KEMPENLAND

I. FLANDRY. KRAJINA. VENKOVSKÝ ŽIVOT

Flandry se v Belgii celkem shodují s onou částí nížiny, která se prostírá na západ od Šeldy; ale sahá dále k východu až do kraje kolem měst Aalst, Geeraartsbergen a Ronse. Na žádné straně, vyjímaje u moře, se jejich hranice neopírají o přirozené meze, kterými by byl tvar půdy, voda nebo les; na všech stranách jsou dílem politiky, stejně naproti Henegavsku a Brabantu, jako naproti Francii a Nizozemí. Jak nám to i jinde dokazuje studium politických útvarů, jsou Flandry dějinnou skupinou a nikoli přirozeným krajem. Vzniknuvše z malého písečného okrsku mezi Brugami a Thorhoutem (Thourout), šířily se všemi směry, až do Artois a do Zeelandu, jsouce velké po výboji svých hrabat, malé po jejich porážkách; rozsah pojmu Flandry se mění jako rozsah flanderského státu. Ale to jméno žije dosud a vtěluje se dnes do územní skupiny, kterou ten stát ovládal nejdéle. V belgickém království byly z toho území utvořeny dvě provincie: Západní Flandry a Východní Flandry (West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen; Flandre Occidentale, Flandre Orientale); jejich jižní hranice má společný a velmi příznačný rys: běží až na malé odchylky po rozhraní jazykovém.

Flanderská krajina. O historické území flanderské se dělí dvě velmi různé přirozené krajiny: Přímořská rovina a vnitřní Flandry. Přímoří má půdu hlinitou, plochou, beze stromů; nitro písčitou, nerovnou a lesnatou. Oběma dvěma je společný ten rys, že jsou to v podstatě kusy země upravené a přeměněné lidskou prací, jeden zachráněný z vod a ustavičně chráněný proti jejich možnému návratu, druhý od přírody neúrodný, ale zúrodněný věkovitou lopotou.

Přímořská rovina lemuje svou přesypovou obrubou Severní moře v délce 67 kilometrů; je celá obsažena uvnitř vrstevnice pětimetrové, a šíři 10 až 15 kilometrů přesahuje pouze podél Yzery u míst Diksmuide a

Merckem. Spočívá na vrstvě jílu, silné leckde tři metry, nejmladší to uloženině po mořských vpádech; je to půda hutná, mazlavá, nepropustná, nepřející dopravě, ale úžasně úrodná. Je tak plochá, že zrak těká do nekonečna po zelených polích a lukách; voda ve struhách jakoby stála. Větry od moře tu vanou tak prudce, že na té rovině není téměř stromů, vyjímaje hlavaté vrby a topoly s krátkým zavalitým kmenem, celé obalené lišejníkem a mechem, které rostou podél struh. Na polních lánech celý vzhled půdy má rysy umělé; pravidelně geometricky tudy probíhají příkopy a průplavy, dovádějí vodu ke splavům na místech, které byly libovolně vybrány k odtoku vody nebo se samy přirozeně vnutily. Ty struhy a průplavy jsou hranicemi a mezemi polí.

Vnitřní Flandry jsou mnohem větší nežli přímoří, a zdvíhají se pozvolna a dlouze k podobným obzorům Henegavska a Brabantu, aniž můžeme říci, kde končí. Písek měl velký význam při vytváření té půdy. Od počátku třetihor až do mladých čtvrtohor jej moře ukládalo v mohutných vrstvách; pokrývá polovici celých Flander a tři čtvrtiny samotných Flander Východních. Skýtá půdu lehkou, již lze snadno vzdělávati, ale chudou vápnem a fosforem, propustnou, suchou. Měla-li býti vzdělána, musila býti zúrodněna a získána; ten zápas není dosud dobojován, a lada pokrývající kraj mezi Brugami, Eecloo, Ruysselede a Thorhoutem umožňují nám dosud učiniti si představu o původní neplodnosti. Vnitřní Flandry nemají tak ploché obzory jako Přímořská rovina; jsou zvlněné, zprohýbané, mají úvozy, rokliny, chlumy. V okolí Aalstu a na východ od Yper nalezneme divoké kouty s nepředvídanou podobou povrchu. Zvláště však se nám ten flanderský kraj při pohledu shora jeví jako les, přerušovaný mýtinami. Tento lesnatý vzhled, jemuž děkuje za své jméno Houtland, to jest země dřeva, stromů, je zřídka způsobován opravdu lesem; v tom hojně zalidněném kraji však je strom vždycky průvodcem lidských příbytků i polí, v živých plotech, podél cest, struh, v zahradách. Rozmanité zaměstnání lidí se zračí v rozmanitosti stromů. Žádný kout Flander se nevyrovná hájní houšťkou Waeské zemi (Land van Waes) s hustými řadami rovných vysokých stromů, nasázených kolem pozemků. Všechny ty stromy mají svou úlohu v hospodářském životě. Jsou to topoly, duby nebo buky, a kácejí se na dřevo; hojné pily rozřezávají jejich kmeny, a na zelených cestách waeských se nezřídka setkáme s dílnou dřevěnkářovou. Jako na Přímořské rovině převládá tu v krajině pečeť člověkova; jeví se v nekonečném rozdrobení půdy na tisícerá políčka, tak malá, že jejich sblížené stromy pak působí dojmem lesa. To hemživé množství usedlostí pochází odtud, že lidé již dávno ten kraj zabrali, že tu práce celé armády paží již



Obr. 63. Vzhled flanderského venkova mezi Thieltem a Iseghemem, podle mapy Belgie v měřítku 1 : 40.000.
Lidská obydlí jsou rozeseta po venkově; ploty živé i umělé ohrazují malá pole.

od věků zatlačuje vřes, přeměňuje půdu a vytváří úrodnost. Půda původně hubená a člověku nepřátelská se změnila v zahradu. (Obr. 63. a 64., 65. a 66.)

Flanderské zemědělství. Málo krajů na světě tak zdokonalilo umění pěstovati plodiny a vládnouti zemi. Při vzniku té zemědělské civilisace nalézáme podnět prodeje, blízkost městských odbytišť, nezbytnost živiti nakupeniny dělníků. Flanderská orba se vyznamenává tím, že spořádaně sdružuje všechny prostředky, které mohou přinutiti zemi, aby vydala, co nejvíce může. Kombinují se důmyslně plodiny, kterými se nejlépe využije



(Foto Briquet.)

Obr. 64. *Flanderská krajina nedaleko Ronse (Renaix).*
Vrch Hotond. Pole a hájky.

místní rozmanitosti půdy, vyhledávají se rostliny výnosné, skýtající obchodní plodiny, chová se velmi četný dobytek, pole se využívá usilovně tím, že se vynakládá ohromné množství námahy.

Podle místních schopností půdy lze ve Flandřích rozeznávati několik odrůd plodinových skupin: odrůdu pískovou, odrůdu sprašovou, odrůdu polderovou, odrůdu přesypovou. V hospodářství pískovém je chlebovinou žito; seje se od září do října a spotřebuje se doma. Pomalu se přestává pěstovati pohanka, která byla kdysi průkopnicí polního hospodářství na píscích. Zemáky, sázené v dubnu a střídající se s žitem, zaujímají velmi důležité místo v hospodářství, neboť živí zároveň lidi i zvířata. Pro dobytek se sází také jako vsuvná plodina krmná řípa. Je to usnadněno tím, že žito rychle uzrává a že pozdní podzim je mírně teplý; je tak zajištěna velmi hojná potrava pro skot. Zcela jiná je skupina plodin v kraji sprašovém, na jih od měst Somergem, Thielt, Roussellaere (Roulers) a Hooglede.

Tam jsou na těžké půdě veliké lány pšeničné, a hojnost ovsa ukazuje, že tu tažným zvířetem je kůň. Pěstuje se tu mnoho píce pro dobytek, jetel, brambory, řípa; zejména pak jsou tu rozšířeny rostliny průmyslové, čekanka, len, cukrová řepa, chmel, zvláště v kraji kolem Kortrijku. Na těžkých a úrodných půdách polderových je zase jiná skupina: především je tu odedávna trojice obilní: pšenice, ječmen a oves, skýtající chléb, slad na pivo a potravu pro koně. Potom výběr velmi živné krmě pro dobytek, turecký bob a hrách. Několik rostlin průmyslových, cukrovka, čekanka, len, ale ne tak hojné jako na spraši. Konečně, jakožto zvláštnost těch vlhkých a zelených pozemků, tráva na rozsáhlých lukách, kde se pase



(Foto Briquet.)

Obr. 65. *Flanderská krajina mezi Oudenaerde a Ronse.*
Úvaly, hájky, louky a pole, roztroušená stavení.

skot. Na suché a chudé půdě přesypů se objevuje sdružení žita, tuřínu jako plodiny vsunuté a zemáků, k nimž od té doby, co rozkvetla lázeňská místa, přibylo zelinářství; naproti tomu dobytek zaujímá málo místa na malých usedlostech přesypových.

Na flanderské půdě, od přírody úrodné nebo uměle zúrodněné, byly průmyslové rostliny, náročné a půdu vyčerpávající, vždycky ve velké oblibě. Pěstování lnu se rozšířilo po celých Flandrech od 15. století; šlo o to, zásobovati vlákny tisíce plátenických stavů, které ještě začátkem 19. století zaměstnávaly 330.000 lidí na venkově. Tenkrát se té rostlině říkalo živící máti Flander. Když však v polovici 19. století začala soutěž bavlny, a rozmáhající se strojní výroba zahubila domácí dílny, zhroutilo se pěstování lnu. Ve mnohých krajích vymizelo docela a soustředilo se na jih flanderských provincií, kolem Kortrijku, Ingelmunsteru a Thieltu. Ve Flandřích jsou dnes tři čtvrtiny lněných polí belgických, asi na 15.000 hektarech. Místně se omezivši, zachovalo se pěstění lnu v krajích, které

jej dovedou nejlépe ošetřovati, u řeky Leye (Lys), v jejíž vzácné vodě poříční obyvatelé odedávna provádějí nesnadné umění máčení lnu, a v kraji, kde hustota venkovského obyvatelstva zajišťuje zpracování lnu hojnost dělnictva. Tytéž výhody v půdě i v práci vyhledávají i jiné výnosné a choulostivé plodiny: cukrovka kolem míst Somergem, Nevele a Thielt, čekanka na kávovou náhražku, soustředěná skoro v Západních Flandřích kolem Roussellaere na maličkých usedlostech, jež pracují rýčem, dále tabák, který má svou výsadní oblast v okolí obcí Werwik (Werwicq), Meessen (Messine) a Ypry v Západních Flandřích, konečně chmel, ještě místně omezenější než tabák a mající dvě střediště pěstění, kraj aalstský a okolí Poperinghe. K těmto starým již podobám pečlivého hospodaření, vyžadujícím tolik trpělivého a vypočítavého umění, přidružila nová doba ještě jiné, neméně zručné a neméně výnosné, totiž zahradnictví a přepychové květinářství. Nikde není pro ně spojeno tolik příznivých podmínek: zděděná zkušenost pracovníků, jakost půdy, již jí vštípila dlouhá práce celých pokolení, náramné rozdrobení půdy, činící nezbytným drobné intensivní hospodaření, hnojivo skýtané velkými městy, zvláště pak blízkost městských odbytišť, zajišťujících pravidelný prodej. Žádné z těch středišť květinářských se rozsáhlostí nevyrovná širé zahradě obklopující Gent: Destelbergen, Everghem, Gentbrugge, Loochristi, Meirelbeke, Melle, Oostacker, Saffelaere a jiné vesnice, pěstující zejména přepychové rostliny, květiny. Na více než 400 hektarech tu pod širým nebem rostou orchideje, růže, karafiáty, chrysantémy. Ve více než 2500 sklenících, které svými skleněnými střechami pokrývají skoro 450.000 čtverečních metrů, ošetřují azalky, rhododendrony, vavříny, palmy, araukarie, begonie. Je to podivuhodný průmysl, který by nemohl žíti bez vývozu. Rostliny a květiny gentské se zasílají do střední Evropy, do Velké Britanie, do Nizozemí, do Francie, ba až do Spojených států amerických. Mnohé z těch zahradnických závodů jsou opravdovými továrnami velikostí svého kapitálu i ohromností své výroby; leckdy však také se stává, že dělník, který se stal samostatným zahradníkem, zbohatne z kousku písku.

Ze svého zvířectva dovede flanderský rolník těžiti stejně uměle jako ze své půdy. Odedávna již využívá dobytka ke zúrodňování země. Před mnohými jinými sedláky pochopil, že to jsou stroje na mrvu. Je ku podivu, kolik dobytka se chová na statcích; usedlost čtyřicetihektarová uživí deset dojnic, pětatřicet kusů jiného skotu, osm koní, šest sviní s jejich potomstvem, nemluvě ani o drůbeži. Výživa těch zvířat závisí mnohem více na pěstěných rostlinách pícních nežli na trávě pastvin. Skorem všechno, co se sklízí, je určeno pro dobytek: zelená píce, tuřín, řepa,

brambory; živí se a vykrmují ve stáji, nikoli pod širým nebem. Značnější výjimkou je jen Přímořská rovina, kde tráva pokrývá přes čtvrtinu rozlohy. Louky Veurne Ambachtu, mezi Veurne, Diksmuide a Loo jsou proslulé svou výkrmností; v létě na nich dobytčata zůstávají ve dne v noci.

Spekulací vlastní celým Flandrům je mlékařství; každý statek vyrábí a prodává na městském trhu máslo. Na malých usedlostech točí máselnicí pes, uzavřený ve velkém dřevěném kole (bubnu); jinde obstarávají výrobu četné družstevní mlékárny. Mléčnými odpadky a ohromným množstvím



(Foto Briquet.)

Obr. 66. *Krajina ze země Waeské (Land van Waes), na sever od Temsche. (Tamise).*

Vypnulá pole; řady topolů.

sklizených zemáků lze krmiti vepře; každý statek je chová a vykrmuje pro svou potřebu, neboť často u sedláků a dělníků sádlo nahrazuje máslo. Leckdy však je prodává mladé na jiné statky, kde se vykrmují, anebo je ztučnělé prodává na trzích, odkud se posílají do Anglie. Vepři se hemží v písku a vřesu, kde převládají maličké usedlosti, kolem Couckelaere, Maldegemu, Aeltre a Eecloo.

Největší účinnosti a intensivnosti vzdělání půdy ve Flandřích dodává úžasné množství lidských paží, které se věnují obdělávání sebemenší rozlohy. Jako je tomu v Lombardii a Číně, pracuje i flanderský sedlák, zejména na severu, bez pomoci dobytka, rýčem, jako v zahradě. Úloha lidských paží nepřestává zkypřením půdy. Můžeme viděti, jak lidé vláčejí po poli brány s dřevěnými zuby; jiní zase z kadečky, přivezené na tra-

kaři, rozlévají močůvku po svém políčku. Když muž odešel buď na moře loviti ryby anebo na žně do jiného kraje, pak ho zastane žena ve všech pracích. Půda je předmětem trpělivé, umíněné, neumdlévající péče. V jižních Flandřích, na úrodné spraši, se užívá koní, ale jinde, není-li práce vykonávána ručně, zapřahují krávy; toť skromná síla, dosažitelná drobnému sedláčkovi. Přes to že jsou tak nevalné pracovní prostředky, půda tím netrpí; je již podrobena a přizpůsobena, rodí více než jiná. Poněvadž se vždy vsouvá jedna plodina, dává dvojí úrodu do roka. Nevyčerpá se nikdy, protože se jí v podobě hnoje soustavně vrací, co se jí béře; neboť vždycky od věků již se s vychytralou důmyslností vyhledávalo vše, co může pole obohatiti: chlévová mrva, městské odpadky a kal, lidské výkaly, bahno ze struh a průplavů, ptačí trus, popel, rašelina, saze, pokrutiny, chemická hnojiva.

Venkovský lid flanderský. Flanderský venkovan je malým a velmi často maličkým rolníkem. Nikde v Belgii nenalezneme tak droboučké usedlosti v celé provincii. Za veliké se pokládají takové, které přesahují 20 hektarů. Ve Východních Flandřích nenapočteme ani 100 usedlostí obdělávajících přes 50 hektarů; ale napočteme jich asi 60.000, které zaujímají od 50 arů do 10 hektarů, přes 50.000 menších než 50 arů. (U nás na Moravě na př. je 4000 usedlostí od 30 do 100 hektarů, 34.000 od 10 do 30 hektarů, 170.000 od 1 do 10 hektarů, 105.000 menších než 1 hektar.) Toto drobení půdy dosahuje vrcholu na přesypech. Drobné pozemky, drobní lidé, střídmí, houževnatí a otužilí, často však nepokrokoví, pomalí a nepodnikaví; novodobý pokrok k nim proniká neobyčejně zvolna, mnohem pomaleji než k sedlákům ardennským a kempským. Drobné pozemky, a leckdy chudí lidé, kteří si musí přivydělávati prací mimo domov. (Obr. 67. a 68.)

Z tohoto typu flanderského sedláka všeobecně rozšířeného na píscích, je výjimka, totiž statkář Přímořské roviny. Jakmile vejdeme do polderů, ocitáme se v oblasti velkých statků o 25 až 40 hektarech, mnohdy i větších; jsou to mohutné závody, opatřené silnými potahy a moderní výzbrojí. Sociální typ se tu mění: přímořský statkář je blahobytný, jí lépe, má uložené peníze; není schopen, aby prováděl sám s rodinou polní práce, na žně, na řepu a na len povolává chudé dělníky, kteří přicházejí ze vnitra.

Všude, jak na tučných půdách polderů, tak na lehkých půdách pískových, jen zřídka náleží země těm, kdo ji vzdělávají. Rolník není obyčejně vlastníkem. Nájem tu je mnohem častější nežli přímé obdělávání.

Tato převaha nájmu pochází ze způsobu, jakým vznikalo pozemkové vlastnictví; byla to vřesoviště klučená kláštery, panství náležející hospicům a městům, jakož i měšťanským rodinám, na Přímořské rovině pak ohrazené poldery a vysušené močály, kapitalistické to podniky, které zůstavily půdu v malém počtu rukou. V celých Flandřích převyšuje rozloha pozemků pronajatých dvě třetiny, v Západních Flandřích čtyři pětiny vzdělané půdy.

O zemi se pře množství lidí, kteří ji chtějí vzdělávati, a proto se



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 67. *Flanderská chatrč v Koppenbergu, jižně od Oudenaerde.*

pronajímá draho. Každé rodině se jí nemůže dostati tolik, aby se uživila; je tedy nezbytné odcházeti za prací. Vlastní příčina toho pohybu je neobyčejná hustota obyvatelstva. V celých Flandřích převyšuje 310 lidí po čtverečním kilometru, v některých krajích však dosahuje číslic překvapujících, tak přes 400 v okresích Aalst a Kortrijk. Ba i v přesypové krajině, odečteme-li lázeňská místa, je ještě po 84 lidech. Odtud pochází denní a týdenní stěhování za prací do uhelných pánví, do přístavů, do textilních továren, za drobnými řemesly městskými, do cihelen. Odtud pochází i sezonní stěhování na česání chmele do Aalstu a Poperinghe, na dobývání řepy do Přímořské roviny a do Wallonie, zejména pak na polní práce do Francie. Ten exodus do Francie byl zahájen po roce 1871, a roku 1900 se ho účastnilo 50.000 pracovníků; ještě kolem roku 1910 jich bylo 35.000, dnes je jich asi 20.000. To jsou oni „Francouzi" (Fransch-man, množ. Franschen), statní a střídmí chlapíci, kteří vystupují

na francouzských nádražích, nesouce na ramenou velký ranec z modrého plátna; nabízejí pomoc svých paží francouzskému severu, Picardii, krajům Brie a Beauce. Ale setkáme se s nimi i za Loirou a v Auvergni. Po válce začaly opět jejich čety dojížděti do Francie; ba mnozí se více nevracejí do vlasti, usazují se jako rolníci na opuštěných statcích a zakládají si krb i rodinu na francouzské půdě.

Na rozdíl od sedláků ardennských a hesbayských bydlí flanderští sedláci obyčejně ve staveních rozptýlených mezi polnostmi, každé vedle pozemků, které vzdělává. Na jih od čáry, kterou lze táhnouti přes Diksmuide, Thorhout, Gent a dolní Šeldu, dosahuje toto rozptýlení nejvyšší míry; tam je jednotlivých stavení doopravdy naseto. Každý statek se usadil, kde se mu líbilo, aniž můžeme rozeznati nějaké obecní hranice v tom množství lidských obydlí. Tato všudypřítomnost příbytků působí dojmem vesnice několik tisíc čtverečních kilometrů veliké, plné zahrad a hájů. (Obr. 63.)

II. ŽIVOT MĚSTSKÝ

Městská míza koluje od věků flanderskou zemí. „Je v dějinách i v krvi lidu“, jak praví Vidal de la Blache. „Jakožto měšťané si Flámové uvědomili sebe, jako měšťané bojovali proti cizinci“. Láska k obci byla dlouho pravou podobou flámského vlastenectví. První velké rozkvétání měst započíná od 12. století, a plně se rozvíjí ve století 14.; sílu čerpá z průmyslu soukenického, jehož vývoziště se prostírají po celé Evropě. Brugy a Gent živí na 80.000 obyvatel začátkem 14. století. Malá města jako Sluis, Poperinghe nebo Ypry jsou stejně životná jako velká. Když upadlo soukenictví, upadla i města; jejich úpadek, dokonaný koncem 15. století, byl ještě zhoršen politickými zmatky a válkami. Námořní obchod se vzdálil od hradeb bružských a stavy bružské ztichly; Ypry poklesly se 40.000 obyvatel roku 1257 na 6000 roku 1486. Za 18. století ovšem průmysl opět vzkvetl; ale jeho obrození prospívá pouze venkovským městečkům, osídleným domácími pracovníky. Velký vzrůst měst nastává zase v 19. století vlivem průmyslového převratu; tu pak pokrok měst je přímo závislý na usilovnosti tovární práce. Všechna města, k nimž nedosáhne nový hospodářský ruch, živoří: Dendermonde, Oudenaerde, Ypry. Všechna bývalá města, která průmyslový ruch oživí, rostou náramně: Aalst, Kortrijk, Gent. Konečně všechny vesnice, které jej přijmou, se mění v města: Ronse, Temsche (Tamise), Roussellaere.

Bez dopravních prostředků, bez snadného oběhu věcí i lidí je každý

městský shluk tělem bez žil a tepen. Pro vnitřní dopravu mají Flandry železniční síť, jednu z nejhustších na světě, beze všech zvláštních zařízení kromě mostů, bez velkého stoupání, bez tunelů; zvláště však mají úžasnou síť cest vodních. Na těch rovinách s pomalými a přístupnými řekami, plynoucími blízko u sebe a dajícími se snadno spojovati, je vodní cesta odedávna obvyklou drahou, kdysi dokonce, dokud nebylo dobrých silnic, i drahou nejsjízdnější. Po nejmenších říčkách proniká až do nejzastrčenějšího venkova. Flámové brzy pomýšleli na to, aby si zlepšili vodní cesty a tak si zajistili spojení venkova s městy, spojení měst mezi



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 68. *Selský vůz ve Wetteren (Flandry).*

sebou i jejich spojení s mořem; a nepřestali nikdy je udržovati a zvelebovati. Již ve 12. století splavněný Yperlet spojuje Brugy s Yzerou, potom s Aa a Calais; roku 1187 se kope průplav Poperingheský, roku 1284 průplav z Ostende do Oudenburgu. Později se průplavová síť doplňuje a zdokonaluje: průplav z Gentu do Brug (Vaart van Gent) roku 1724, z Brug do Nieuwpoortu (Vaart van Brugge) roku 1639, z Gentu do Terneuzen (Vaart van Gent naar Terneuzen) roku 1827, a celá řada větví a odboček. V nynější době vévodí tomu bludišti malých vodních cest čtyři velké dráhy pro vnitřní plavbu flanderskou: Šelda, po níž se ubírá ohromný proud uhlí, po níž ročně pluje 12.500 člunů, která brzo, až budou dokončeny úpravné práce, bude moci nositi pinasy o 600 tunách a 2.30 m ponoru, Leye (Lys), která nosí uhlí a len; průplav Gentský, který přivabuje továrny na své břehy; konečně pak průplav z Gentu do Terneuzen, který přivádí do Gentu mořské lodi.

Přímořská města. Vyjma Ostende, nemá mořské průčelí flanderské velkých měst; velký námořní přístav Antverpy leží uvnitř země, na Šeldě.

Ale ten lem přesypů a písečných pláží, pruh půdy skorem neplodné, došel štěstí lázeňskými místy, která se řadí po břehu: De Panne (La Panne), Nieuwpoort, Ostende, Blankenberghe (6900 obyv.), Heyst (5600 obyv.), Knocke. Je to girlanda malých městských obcí, spojených mezi sebou krásnou silnicí a elektrickou drahou. Některé z nich, bývalé to rybářské vesnice, mají dosud bárky, které krouží nad výspami. Nieuwpoort (Nieuport) při ústí Yzery se pozvedá po pohromách, které mu připravila válka; je to malý přístav příbřežní plavby, zvláště pak zakončení celé řady splavových průplavů, jimiž se řídí odvodňování jeho zázemí. Zeebrugge, přístav vybudovaný úplně nově roku 1907 při ústí mořského průplavu brugského (Vaart van Zeebrugge), měl dáti Brugám východiště do hluboké vody Severního moře; je tvořen rejdou 150 hektarů velikou, hlubokou na některých místech 11 metrů, a chráněnou ohromnou hrází 2.5 km zdéli. Až dosud nenásledoval po vybudování přístavu vznik města. Ostende (Oostende, fr. Ostende), mající 45.000 obyvatel, zastupuje samotno na pobřeží opravdu městský život; je to jediný belgický přístav ležící přímo na mořském břehu, v průlomu mezi přesypy, jejž příliv ve 14. století rozšířil a prohloubil, potom opustil a téměř zatarasil začátkem 18. století. Aby obnovily východ do moře, prorazili lidé opět ten průlom, vykopavše koryto, které nejprve přirozené proplachování, potom umělé s nádržemi a splavy, konečně i bagrování udrželo a udržuje v dostatečné hloubce kolem šesti metrů; tři splavové doky doplňují tu umělá zařízení. Ostende vykonává několikeru úlohu. Je rybářským přístavem, majícím asi čtyřicet parních a asi šedesát plachetních člunů náhoncových; je spojen s belgickými městy rychlou vlakovou dopravou a dodává jim čerstvé ryby. Je přístavem obchodním, majícím pravidelné a časté spojení s Londýnem a Doverem; zasílá do Anglie čerstvé potraviny (vejce, drůbež, máslo, zeleninu, ovoce) i cenné tovary (tkaniny, oděvy), které procházejí Belgií. Je i přístavem osobním a jeho rychlé parníky z něho činí mezinárodní průchodiště mezi střední Evropou a Anglií, soupeře přístavů Calais, Vlissingen a Hoek van Holland. Trať Ostende-Dover přepravila 76.000 cestujících roku 1890, 254.000 roku 1913, 275.000 roku 1924. Jakožto velkosvětské lázeňské místo obsahuje celou čtvrt nových ulic, vil, hotelů a hotelových paláců, jež za sezony naplní davy světoobčanů.

Vnitřní města. Řada měst, často venkovských tržišť, označuje rozhraní Přímořské roviny a Houtlandu: Poperinghe (12.300 obyv.), Diksmuide (Dixmude), Veurne a zvláště Brugy. Veurne (Furnes; 8000 obyv.), kdysi hlavní město kastelánství flanderských hrabat (Veurne Ambacht),

si ze své minulosti zachovalo mnoho starých domů, velké náměstí s renaissanční radnicí, chrám svaté Walburgy ze 14. století a velikou strážní věž ze žlutých cihel; ze svého ticha se vytrhuje pouze v tržní dni, kdy se tu soustředí vejce a máslo z jeho úrodného okolí. Brugy (flám. Brugge, „most", franc. Bruges, něm. Brügge) je slavným příkladem, jak zeměpisní činitelé určují velikost i upadání měst. Veškeren jejich zdar jakožto velkého přístavu a průmyslového města středověkého závisel na Zwynu, dlouhém to říčním hrdle, které pod jeho hradby přivádělo mořské koráby. Ležíce v hloubi té velké zátoky, skýtaly Brugy na tom nízkém a plochém břehu tehdy jediný možný přístup k moři. Také si jej pro svou potřebu upravily; vystavěly kolem roku 1234 první velký v Evropě známý mořský splav komorový. V Damu (Damme) měly přední hlídku, jejíž zvyky se vnucovaly námořnímu právu severnímu pode jménem Zeerecht van der Dam; ve svých loděnicích spouštěly na moře koráby a vydržovaly mohutné loďstvo. Již v 15. století se však začíná Zwyn zanášeti, i zahajuje se tragický zápas Brug o to, aby si zachovaly styk s mořem. Pod damským jezem se splavné koryto zatarasuje; pokoušejí se vyhloubiti koryto umělé, provádějí proplachování, hledí tam přivésti vodu ze Šeldy, započínají stavbu nového mořského průplavu, který se vyhýbá Damu. Ale všechno to úsilí je marné, nedaří se zadržeti moře, které prchá. Roku 1507 mohou již vozy s nákladem projeti po dně přístavu za odlivu; roku 1561 ohlašuje blankenbergheský lodivod, že tři španělské koráby naložené vlnou jsou příliš velké, aby vpluly do Zwynu. Roku 1584 mají již Brugy jen 29.000 obyvatel; obchod se odtud pomalu stěhuje do Antverp. Město poklesá opět na úroveň zemědělského tržiště, ústředí koňského obchodu celého kraje, sídlo zámožného měšťanstva, žijícího z důchodů. Od konce 16. století až asi do konce 19. století je „mrtvým městem", kde se, jako v těle, z něhož by unikl život, nic nemění ve starých domech, palácích, úzkých ulicích, průplavech, plných stínu a zeleně, na tichých náměstích. Ale koncem 19. století se opět projevuje touha obnoviti vnější život; roku 1900 byl dobudován mořský průplav z Brug do Zeebrugge („mořské Brugy") dlouhý 10 kilometrů, hluboký 8 metrů, který opět dával tomu městu přímý přístup k moři. Na severní straně města byl vyhlouben celý přístav s doky, průmyslovými pozemky a moderní výzbrojí. Lodi, které tam připluly roku 1913, znamenaly obrat 316.000 tun, roku 1925 pak 278.000 tun; zboží bylo vyloženo 158.000 tun roku 1921, naloženo 26.000 tun. Objevují se tu začátky průmyslu. Město postoupilo od 41.000 obyvatel roku 1830 na 52.900 roku 1926.

Uvnitř Flander, opodál velkých tepen Leye a Šeldy, se celý roj

městeček, většinou starobylých, živí mízou, která klokotá v přelidněném venkově; hned to jsou venkovská tržiště, zachovávající vzhled velkých vesnic s nízkými domky, hned tovární střediště, nalézající trpělivé a laciné dělnictvo ve venkovském proletariátu. Jsou to Ypry (Yperen, Ypres; 14.900 obyv.) město minulosti, jemuž válka zničila starou soukenickou tržnici, Roussellaere (Roulers; 26.700 obyv. opravdové ústředí krajských styků, s továrnami na nábytek (obr. 69.), Iseghem (14.300 obyv.) s továrnami na kartáče a na obuv, Thorhout (Thourout; 11.500 obyv.), velmi oživený továrnami na obuv, Thielt (11.400 obyv.), Eecloo (13.900 obyv.), předoucí vlnu, Lokeren (23.600 obyv.) s přádelnami na konopí, Sint Nikolaas (Saint-Nicolas; 35.800 obyv.) tržiště, ale také město tkalců a dřevěnkářů, Aalst (Alost; 36.600 obyv.) s přádelnami, olejárnami, mlýny, Ninove (10.100 obyv.), Ronse (Renaix; 22.700 obyv.), kde se tká bavlna a vlna.

Údolí Leye a Šeldy, obchodní to tepny Flander, mají svá města poříční, průchodní, zastávková, vystavěná často na nízkých terasách, unikajících povodním, vyjma největší z nich, Gent, který zaujímá mokrou nivu, na níž se obě ty řeky stékají. Oudenaerde (Audenarde, 6.300 obyv.) na Šeldě, vystavěné na místě, kde pahorek Edelaere zužuje údolí, bývalo pevností a proslulo bitvami a několikerým obležením. Za 17. století mělo uvnitř hradeb a ve svém obvodu 20.000 dělníků vyrábějících čalouny; náleží stále minulosti svou radnicí s prolamovanou kupolí a stupňovitým štítem. Ve Wetteren (17.200 obyv.) pod Gentem se opět ocitáme v oblasti průmyslové; jsou tam velké továrny na třaskaviny. V Dendermonde (Termonde; 9700 obyv.) je Šelda již velebnou řekou, pociťující mořské dutí. To město je obklopeno travnatými hradbami, jež zastiňují velké stromy, a průplavy, říční ramena a mosty jí dodávají vzhledu nizozemského; dojíždějí tam čluny, jsou tam továrny na provazy a lana. Stejný průmysl je činný v Hamme (14.600 obyv.). U Temsche (Tamise; 13.100 obyv.) teče hrazená řeka pomalu širokým údolím, jež je celé protkané struhami a příkopy, a brázděné bývalými rameny šeldskými, která jsou posázena vrbovím; je to střediště košikářské.

Leye (Lys) je opravdová řeka měst, z nichž „každé leží tam, kde se jedna klička říční přibližuje pokraji širšího řečiště a skýtá vyšší břeh“; je to království lnu, jakož i cihlářství. Na leyeských březích leží za sebou ve Francii Armentières a Comines (na druhém břehu je belgické Komen), v Belgii pak Wervik (Werwicq; 10.200 obyv.), Meenen (Menin; 8800 obyv.), Kortrijk (Courtrai; 37.900 obyv.), Deynze (5200 obyv.), malé to město, jež oživují továrny hedvábnické a mlýny v sousední obci Pe-



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 69. *Roussellaere (Roulers).*

Malé průmyslové město flanderské. Kolem městského středu se rozbíhají předměstí podél cest. V pozadí flanderský venkov s rozdrobenými poli.

tegem; Kortrijk si ve střední čtvrti zachovává čistý a pokojný ráz starého města, majícího své dějiny a své stavitelské památky. Ale je to město lnu, který se tu prodává i zpracovává; má dělná předměstí s červenými cihlovými zdmi, kde se tká plátno, je stále velkým trhem na lněná vlákna, který živí okolní venkov. Poblíž Kortrijku spatřujeme v podezřelé vodě říční těžké spousty lnu, který se tam máčí, podobné vorům; na březích pak každé prázdné místo je pokryto množstvím seřazených otepí lnu, jež se tu suší.

III. GENT A PRŮMYSL TEXTILNÍ

Na soutoku Šeldy a Leye leží Gent (Gand), metropole Flander, která svou minulostí i nynějším životem shrnuje všechen svéráz i všechno bohatství té země. Kolem toho města se seskupují velké hospodářské zájmy; je ústředím předení a tkaní, dávným ohniskem textilního průmyslu belgického.

Flandry jsou odedávna zemí tkanin. Již po celá století jsou průmyslovým prostředím, vycvičeným v nesnadných pracích, jež vždycky zůstalo dosti pružné a vnímavé, aby, když to bylo nutné, přešlo od jedné textilie ke druhé; tak po vlně přijalo len, potom bavlnu. Soukenictví, zdroj to bohatství Flander ve 13. a 14. století, upadalo, počínaje 16. stoletím, vinou anglické soutěže; když pak koncem 18. století mu vyvstal vítězný soupeř ve lnářství, vystěhovalo se do Verviers.

Dlouho před tím již tkali len na venkově pro domácí potřebu. V 16. století začínají vyráběti ve velkém plátno na prodej; venkovští dělníci, kteří byli odborně odchováni vlnou, užívají týchž pracovních pochodů i při zpracování lnu a věnují mu tutéž péči. Tento nový průmysl nalézal na těch místech dvojí výhodu; jednak výtečnou surovinu, jež se sklízela v tom kraji, jednak vodu leyeskou neobyčejně vhodnou pro máčení lnu. Rozkvetl tak rychle, že se brzo musil len dovážeti z Ruska; i nyní musí belgické továrny devíti desetin lnu, který spotřebují, žádati od ciziny. Dlouho se veškeré zpracování lnu, stejně předení a tkaní jako máčení a trdlování, dálo na venkově; zpřádání a tkaní lnu zaměstnávalo ještě roku 1843 na 330.000 belgických venkovanů, z nichž přes dvě třetiny bylo ve Flandřích. Ale roku 1846 vypukla strašlivá krise, již způsobila soutěž anglických strojů a počátky bavlnářství. Nad ručním stavem byl vyřčen ortel smrti; domáckých tkalců je nyní jen nějakých deset tisíc a vyrábějí pouze nejjemnější tkaniny. Jinak se celá výroba děje v městských továrnách, soustředěných hlavně v Gentu. Ačkoli mají lnářské továrny i Kor-

trijk, Rousselaere a Lokeren, jsou v Gentu pospolu dvě třetiny vřeten předoucích len v Belgii; vyrábějí přízi středních a velkých čísel, která se z největší části vyváží do Anglie. Tkalcovny na len nejsou tak seskupeny jako přádelny; nejčetnější jsou sice v Gentu a v Kortrijku, ale jiné jsou rozděleny mezi Rousselaere, Aalst, Iseghem, Turnhout. Vyrábějí všechny odrůdy přezných tkanin, od krajek, batistů, stolního prádla až po cvilink, plachtovinu, plátno na matrace, rybářské sítě. Vedle lnu zabrala jisté místo i cizinka džuta; spřádá ji Temsche, Lokeren, Rousselaere, zvláště však Gent, a tkají se z ní pytle a balicí plátno.

Bavlna, která měla později svrhnouti s trůnu len, se v Belgii objevila kolem polovice 18. století; zásluhu o její vítězství však mají stroje. Roku 1798 postavil Bauwens v Gentu první Mule Jenny k předení bavlny; roku 1805 a 1807 byly v činnosti první parní stroje, jichž bylo užito v textilnictví. Tento průmysl mohutněl tak rychle, že Chaptal počítal Gent po Lyonu a Rouenu za třetí výrobní místo francouzského císařství; již tenkrát lze v něm viděti flanderský Manchester. Jiné bavlnářské továrny se rozsely po Belgii; přádelny má Court-Saint-Étienne, Braine-l'Alleud, tkalcovny Sint Nikolaas, Mouscroen (Mouscron), Braine-l'Alleud, Dendermonde, Aalst. Hlavně však v Gentu se soustředí bavlnářská výroba; je tu osmadvacet přádelen s milionem vřeten, sedmašedesát tkalcoven s 19.000 stavy. Na rozdíl ode lnu, jehož příze se z velké části vyváží, je skorem všechna příze bavlněná setkávána doma, a do ciziny pak Belgie prodává bavlněné tkaniny, kaliko, kreton, samet, plátno, prádlo. Svými továrnami na zpracování bavlny, lnu, džuty a konopí je Gent velkým ohniskem textilní práce v Belgii; je to velké dělné město, poslední výtvor přeměněného a obohaceného odvěkého flanderského umění tkalcovského. Od počátku 19. století neustále vzrůstá; postoupí s 55.000 obyvatel roku 1801 na 103.000 roku 1846, na 161.000 roku 1900, na 164.000 roku 1926. K tomu však třeba připočísti jeho východní průmyslová předměstí: Sint Amandsberg (Mont-Saint-Amand; 17.300 obyv.), Gentbrugge (15.900 obyv.), Ledeberg (13.600 obyv.) a několik jiných osad, které počet obyvatel gentského shluku zvyšují na 230.000.

Gent má vedle sebe dvojí tvářnost, starou a novou; staré město leží na ostrově při stoku obou řek, má stavitelské památky z obecních dějin, radnici, strážní věž, hraběcí hrad, bekyňství (Begijnhof), náměstí s domy se štíty, nábřeží a bývalé domy cechovní; nové město vyrostlo k východu po údolních lukách a má nekonečné ulice a uličky dělnických domků, dlouhé počernalé zdi tovární, u vrat továren pak davy dělníků v dřevácích. Jeden dojem převládá všude v tom městě položeném na spojení dvou

širokých údolí: dojem všudepřítomnosti vody, neboť řeky, průplavy, říční ramena protínají město všemi směry, dodávajíce mu rázu úplně holandského. Městské území se tak rozpadá ve skupinu asi deseti ostrůvků, jež jako v nějakých severních Benátkách spojuje několik desítek mostů.

Více než kdy jindy je život gentského střediště vázán téměř na dopravu po vodě; zůstává, čím bylo na počátku, ohniskem člunařství, křižovatkou plavebních cest. Ale ten říční přístav, jehož obrat dosahuje skoro dvou milionů tun zboží, nedostačuje více k tomu, aby sloužil gentským zájmům; průplavem z Gentu do Terneuzen je to město i v přímém styku s mořem. Gent leží na místě, kde Šelda, obracejíc se náhle k Antverpám, se přibližuje tolik k moři, že musili Genťané připadnouti na myšlenku, aby si k němu vedli svůj vlastní průplav. Během jejich dějin byla celá řada plánů a polovičních provedení; nyní je toho cíle dosaženo. Průplav Gentsko-terneuzský, vystavěný v letech 1825—1827, je dlouhý 32·8 km, z nichž je 17.5 v Belgii a 15.4 v Nizozemí; celý je jediným splavným úsekem a při ústí do Šeldy u Terneuzen má tři mořské splavy. Hluboký byl původně 4.20 m, což bylo v letech 1870—1878 zvýšeno na 6.50 m a v letech 1900—1911 na 8.75 m. Tak mohou mořské lodi doplouvati do námořního přístavu gentského, zcela moderně zařízeného, obsahujícího čtyři velké doky o 63 hektarech vodní plochy, suché rampy, elektrické jeřáby. Lodní obrat pokročil od 357 lodí o 49.218 tunách roku 1860 na 1574 lodí o 1,429.147 tunách roku 1925. Gent je sice ve spojení se všemi evropskými přístavy od Baltu až po moře Středozemní, zejména však s Velkou Britanií. Pravidelné lodní trati s ním pojí Londýn, Goole, Hull, Leith, Liverpool, Newcastle; po téže cestě je i ve styku s plavbou rýnskou, která prochází vodami nizozemskými. Přijímá mnohem více, nežli vypravuje. Vyváží uhlí, fosfáty a superfosfáty, čerstvé ovoce; dováží anglické a německé uhlí (přes Gent přichází rurské uhlí do Francie), bavlnu, vlnu, dříví, len. Jeho činnost přesahuje belgické území, neboť nejen uhlí, i bavlna a vlna, dovezená do Gentu, se vypravuje do Francie. S námořní dopravou vniká do Gentu celý nový život: má rozsáhlé styky s širým zázemím; továrny, a to přádelny, strojírny, lučební továrny, pily, jakož i sklady petroleje chystají v přístavní oblasti vznik nové průmyslové čtvrti. Jako Brugy a Brusel, jako anglický Manchester, přiblíživši se k moři, obohacuje to město svůj život a rozšiřuje obvod své práce.*)

*) Po dlouhé politické kampani bylo konečně uzákoněno poflámštění gentské university, jež od roku 1923 byla dvojjazyčná, a to s platností od 1. října 1930. Má tedy Belgie dvě university státní, francouzskou v Lutychu a flámskou v Gentu, dvě „svobodné“, obě francouzské, katolickou v Lovani a „volnomyslitelskou“ v Bruselu. P. př.

IV. KEMPENLAND

Od Šeldy k Maase, na sever od široké kotliny, jíž plynou Demer, Dyle a Rupel, je celý belgický severovýchod jenom širokým krajem pískovým a štěrkovým. Pokračuje, aniž mění ráz, na území nizozemské až na břehy maaské a rýnské u Bredy, 's Hertogenbosche a Nijmegen. Pouze politické hranice mohly zavésti nějaké rozdělení v tom jednotvárném celku a určiti čáry, které odlučují belgické provincie Antwerpen a Limburg od nizozemských provincií Limburg a Noord Brabant. Totéž jméno lidového původu se vztahuje po obou stranách hranic na ty prostory lad a lesů: Kempen, Kempenland, franc. Campine.

Krajina kempská. Kempenlad, zejména v Limburgu, je jižní částí velké delty nizozemské. Je to rovina, nakloněná od jihovýchodu k severozápadu, dosahující skoro 100 metrů výše na březích maaských a poklesající na 5 metrů v polderech břehů šeldských. Vcházejíce do Kemp, odevšad stoupáme, zvláště pak když jdeme od východu a jihovýchodu. Jestliže se od Bilsen na západ od Maastrichtu náš zrak obrátí k severu, spatřujeme sráz, který zatarasuje obzor; toť okraj Kemp, útes oné ohromné pliocenní terasy maaské, navrstvení to poloh pískových a štěrkových, v nichž nalézáme trosky hornin ardennských a vogeských. Na těch mírně nakloněných plochách odtékají vody pomalu k Demeru, k oběma Nethám (Groote Nethe, Kleine Nethe), k Maase a k nizozemskému Dommelu. Rozvodí mezi tím a oním poříčím je stěží patrné; potoky náležející k různým úvodím mají své vrchoviště v témže močále. Údolí se široce rozvírají v těch měkkých vrstvách písku; na jejich plochém dně se vody omeškávají v bažinách a rašeliništích. Mezi suchými svahy jsou ta údolí panstvím vlhka, lučin, zeleně. Když je na plošinách písek čistý a lehký, kupí jej vítr v řady přesypů. Některé z těch přesypů, na západ od Herenthalsu, člověk upevnil borovou sadbou; jiné však, jako v okolí vojenského tábora Beverloo a ve východních Kempech, mění stále místo podle rozmarů větrných poryvů. Často vsakující se voda dešťová se nasytí látkami humosními a železitými solemi; ukládá je v jisté hloubce a vytváří tak vrstvu železitého tufu, podobného aliosu gaskoňských Landes. Ten tuf je nepropustný a tvrdý, i brání jak vnikání kořínků tak vsakování vody; tu pak se ty plošiny pokrývají močály. Stromy mizejí, ponechávajíce místo ladům a chudým křoviskům.

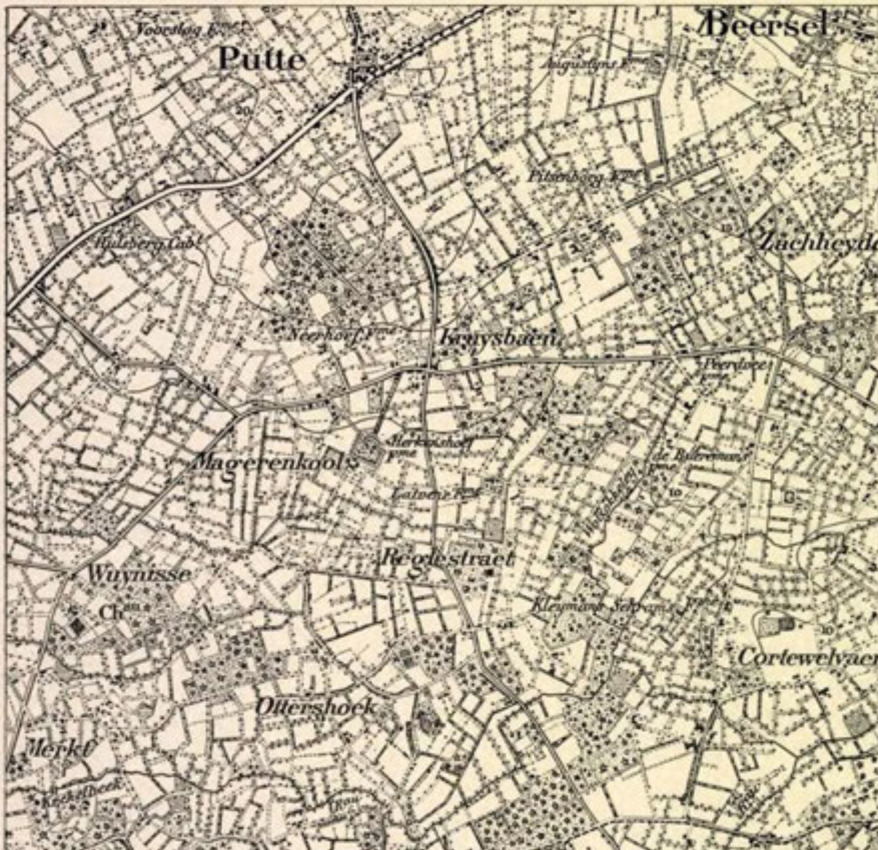
Tyto podmínky, již dosti nepříznivé pro rostlinstvo, zhoršuje ještě drsné podnebí. Písek dovede značně pohlcovati a vyzařovati teplotu; odtud

pocházejí palčivé letní dni a na jaře tuhé noční mrazy. Mrzne často v květnu a leckdy i v červnu; některé roky je zima tak krutá jako v Ardennách. Rostlinnou skupeninou, kterou tu vytváří nevděčná příroda, jsou lada: k nízkým chomáčům vřesovým se přidružují křiky kručinky, hlodáše, jalovce; tu a tam i hubené traviny, v zaplavených prohlubních přesličky, sítiny, rákosí, v lépe odvodňovaných pak vlhkých kotlinách hájky olší, vrb, cesmin a malých dubů, po nichž se pnou v závitnicích posed a zimolez. Na píscích odolává jediný strom, zavedený tam člověkem, totiž lesní sosna, jejíž podivuhodné rozšíření přeměňuje úplně krajinu. Než působení lidské, alespoň v soustavně usilovné podobě, je příliš nedávné, aby bylo mohlo zničiti všechnu divokou přírodu; dosud jsou v Kempech rozsáhlá mlčelivá vřesoviště, na nichž bzučí včely za letního horka, prostory prašného písku, do něhož se nohy zabořují, rašelinné půdy se zakrnělými stromy a chatrnými keři.

Zhodnocení půdy a polní hospodářství v Kempech. Chudá a nevděčná povaha kempské půdy dlouho zdržovala zhodnocení toho kraje. Velké prostory zůstávají doposavad nevzdělané v podobě lad a vřesovišť. Tato lada jsou nejčastěji společným majetkem obyvatel a mají od nepamětných dob svou vytčenou úlohu hospodářskou; skýtají totiž buď jako chlévové stelivo, buď jako popel, který zbude po spálených drnech, oplodňující součástky, které umožňují nepřetržité vzdělávání některých polí. Také dobytek se pase na těch neurčitých pozemcích. Každý statek je vlastníkem několika hektarů lad. Získává z nich hnojivo, které prostřednictvím stájí obohacuje vzdělanou půdu. Dobývání a převážení steliva zaměstnává lidi po celé dni; nalezneme ho velké hromady v každé vesnici. Vidíme, jak mužové i ženy je váží do velikých otepí, které pak přivážejí domů na vozících nebo trakařích, někdy také nosí na ramenou. Setlelé stelivo se rozsypává po políčkách vedle stavení (b i n n e n b l o k) a tím se zachovává jejich úrodnost. Tak se dílec po dílci šíří zužitkování lad kolem vesniček, jež je posévají jako zelené oasy. (Obr. 70.)

Zvláště v západním kraji učinil zemědělský pokrok první a nejrozhodnější výboje. Z blízkého velkého města, Antverp, přišly peníze i podněty. To hnutí započíná v 18. století velkým programem pozemkových meliorací spolu se zmenšením obecního majetku; nařízení Marie Terezie z roku 1772 upravuje prodej nevzdělaných pozemků a noviny zprošťuje

Obr. 70. *Vzhled venkova na jihovýchod od Mechelen (Malines), na pokraji Kempenlandu (Campine), podle mapy Belgie v měřítku 1 : 40.000.*
Jest viděti rozdrobenost polí a spleť ohrad. Na jihu široké údolí řeky Dyle a opuštěný meandr.



Text na vedlejší straně.

daní na třicet let. Zákon z roku 1847 dává vládě právo, aby prodávala obecní lada. Utvoří se velké společnosti, které započnou využívati neplodného dosud kraje. Trapistické opatství u Westmaelle, 25 kilometrů severovýchodně od Antverp, přemění v lesy, pole a louky jeden z nejvyprahlejších okrsků vřesovišť, obec antverpská získá ohromné kusy vřesovišť a melioruje je městskými splaškami; podobně i stát koupí nevzdělanou půdu kolem Turnhoutu. Příklad daný Antverpami působí dále a dále po celých Kempech; od roku 1850 do roku 1900 přejde přes 50.000 hektarů lad do vzdělané oblasti provincií Antverpské a Limburgu.

Tyto pozemkové výboje mají trojí tvářnost: vysazování lesa, zavlažování luk a zlepšování půdy. Kempenland se pokrývá lesy, byly tu vysázeny sosny, které se po třiceti letech kácejí a poražené stromy se prodávají na důlní dříví. Je málo nádraží v Kempech, aby tam nebylo pily a aby se odtud nevypravovaly náklady dříví; bory jsou nyní obvyklou částí krajiny kempské, jako ve „všivé" Champagni (La Champagne pouilleuse) v krajích Sologne a Landes. Třebas je zavodňování luk omezeno na teničké pruhy při údolích, není to nejméně zajímavou přeměnou Kemp; jak na území nizozemském, tak na půdě belgické učinila maaská voda, přivedená průplavem z Maastrichtu do 's Hertogenbosche (Zuid Willems Vaart) a jeho větvemi, krásné lučiny z vyprahlých vřesovišť; i topoly, nasázenými podél struh, zvláště však senem, které plodí, přinesly ty louky, pokrývající skoro 3000 hektarů, nové bohatství ladům. Konečně podle agronomické vědy se soustavně půda melioruje; umělým hnojivem, vápnem, sádrou, struskou a ledkem se lada přeměňují v umělé louky travin a luštěnin, které za tři léta vydávají úrodu; pěstováním vlčince se připravuje orná půda. Poblíž měst se dokonce ty nové pozemky úrodností vyrovnají zelinářským zahradám.

Tak tedy Kempenland nabývá jiného vzhledu; na místo jednotvárného vřesoviště nastupuje soustředěná rozmanitost nových výbojů, polí, lesů, luk, jež se co den šíří na újmu lad. Koncem jara tvoří ta upravená příroda, celá ještě tečkovaná divokými kouty, půvabný obraz, na němž se promíchávají různé barvy: světlá zeleň žitných polí, sytá zeleň luk, namodralá šeď lad a tmavá čerň borů. (Obr. 71.)

Ve výtěžku polního hospodářství se zračí povaha té země. Na těch hubených a suchých písčitých půdách převládá žito, oves, brambory. Žádná pšenice naproti tomu, nebo jen nemnoho, velmi málo ječmene, málo pohanky, jetele, krmné řepy. Nikde však si nedovedou představiti polní hospodářství bez vsunutých plodin. Když se sklidí žito, vydá pole koncem léta ještě druhou úrodu; zasévá se totiž kolenec, pícní to rostlina



Obr. 71. *Část Kempenlandu severozápadně od Turnhoutu, podle mapy Belgie v měřítku 1 : 40.000.*

Pole a louky vesnice Merxplas se jeví jako mýtina uprostřed lesů a lad. Mnoho jezírek a rybníků. Na březích průplavů cihelny.

(Spergula arvensis var. maxima), skýtající výtečnou zelenou potravu dojným kravám, a tuřín, který jim zajišťuje čerstvou píci na zimu.

Přes to že je písčitý, má Kempenland i okrsky intensivního hospodářství; na jeho západní obrubě, nejlidnatější, nejlépe vzdělané a nejbližší velkým městům, se od Antverp až za Mechelen táhne zelinářský pruh, který lze nazvati jeho „zlatým pásem". Drobné vzdělávání polí tu připomíná nejpečlivější hospodářství waeské a flanderské. Především vidíme, že se směrem k Lovani na pozemcích obcí Keerbergen, Haacht, Werchter, Bael a jiných vesnic pěstuje raný hrách, který se seje koncem ledna, sklízí v polovici června a posílá na městské trhy nebo prodává do továren na konservy, dále chřest, ba i čekanka witloof. Potom severněji, kolem Lieru (Lierre), v obcích Contich, Duffel, Sint Katelijne-Waver (Wavre-Sainte-Catherine) pěstují časné brambory, které se sázejí koncem února a vykopávají koncem června, na malých usedlostech, majících hojnost hnojiva, které jim z měst dovážejí čluny. V celém venkovském okolí antverpském k jihu a k východu je opět sdruženo všeliké výnosné pěstění ve štěpnicích, zahradách, školkách, sklenících, jehož odbytištěm je velké město, jako jsme to viděli kolem Bruselu a Gentu.

Ale vlastním bohatstvím těch písečných krajů je dobytek. Stáj se všude jeví jako ústřední orgán hospodářského podniku, jako onen, který do domácnosti přináší peníze. Výživě krav a jiného zvířectva je věnována velká část sklizně, žito, oves, pohanka, brambory, řípa, kolenec; často můžeme viděti nad ohništěm ohromný kotel, ve kterém se vaří směs zemáků a řípy pro krávy. V západních Kempech, poblíž velkých měst, Antverp, Mechelen a Lovaně, se mnohdy také vykrmují telata; dávají jim všechno kravské mléko a chovají je v malých temných odděleních, kde z nedostatku pohybu tloustnou. Ve východních Kempech převládá mlékaření. Jsou vesnice, kde skoro každý statek má odstředivku; všude však se množí družstevní mlékárny. Provincie Limburg je jedním z velkých výrobců másla v Belgii.

Jakožto nevděčná půda, získaná prací, je Kempenland oblastí drobných rolníků. Obyčejným zjevem na venkově tu je usedlost o 6 až 7 hektarech, ba i o 3 až 4, nemluvě o množství jiných, tak maličkých, že nedostačí k výživě rodiny. Ti drobní lidé vzdělávají půdu za pomoci jednoho koně nebo jedné krávy, mnohdy ji dokonce zkypřují i rýčem. Mnozí z nich jsou vlastníky pozemků, které obdělávají. Toto malé selské vlastnictví je zvláště vyvinuto v Kempech limburgských, vzdálenějších od velkých měst; když se rozprodal majetek obecní, přecházel většinou do rukou sedláků. Všude je patrna mocná přitažlivost hroudy; každý se lopotí, aby získal nový kousek. Dokud není pole dosti velké, aby uživilo všechny, chodí se z domova jinam. Z Kemp jsou dělníci v loděnicích

antverpských, cihelnách údolí rupelského, továrnách usazených při splavných drahách. Jiní zase, z jižního lemu těch krajů, z okolí měst Herenthals, Westerloo, Aarschot a Diest, chodí do Hesbaye a Brabantu na žně a na řepu. Po skončené práci se vracejí domů s úsporami, z nichž zaplatí nájem a snad i kousíček půdy, po kterém baží. (Obr. 72. a 73.)

Městský a průmyslový život v Kempech. Klid tohoto rolnického kraje jest ohrožen, ba již rušen velkým nebezpečím; nedávno tu totiž byla objevena uhelná pánev, pokračování to pánve cášské a limburgské v Nizozemí, která věští nový druh hospodářského života. Vrtby, prováděné po roce



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 72. *Kempská chatrč u Genku.*

1898, zjistily, že od Maasy až ku branám antverpským, v délce 80 kilometrů a v šíři 12 až 20 kilometrů, se rozkládá uhelná pánev, směřující od jihovýchodu k severozápadu, přikrytá vrstvou jaloviny průměrně 500 metrů silnou; k západu její síly rychle přibývá, při vrtání u Vlimmeren dosahuje největší síly, 896 metrů, a dále k západu již velmi stěžuje zjišťování pánve. Těžiti se začalo ve východních Kempech. Poněvadž jalové vrstvy jsou vodnaté, musili inženýři řešiti velmi vážné otázky; bylo třeba užíti zmražování při roubení šachet. Uhlí se začalo dobývati na jámě ve Winterslagu v říjnu roku 1917; tři jiné šachty byly uvedeny v činnost roku 1924 (Beeringen, Limburg-Maas, Voordt onder Zolder); pět jiných se hloubilo. Roku 1925 se již těžilo 1,150.000 tun. Tento vznik kempské těžební pánve je událostí velkého dosahu pro místní život i pro belgické národní hospodářství. Kdežto stará jižní pánev obsahuje již toliko tři miliardy tun, přináší kempská pánev nových osm miliard, z nich ovšem čtyři přes tisíc metrů hluboko; a je to hlavně uhlí plynové a koksové,

právě ono, které dochází v jižní pánvi. Krajina se již přeměňuje přílivem uhlokopů, pocházejících z limburgského venkova; na 5000 jich pracuje ve Winterslagu. Pěkné dělnické osady se svěžími zahradami, širokými ulicemi a vzhlednými domy přivedly do lad městský život. Winterslag má 4500 obyvatel, Genck 14.000, a Waterschei, včera ještě malá dědinka, 1500. Až budou všechny chystané doly v činnosti, bude pracovati přes



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 73. *Kempenland (Campine) u Gencku.*

Řady rybníků mezi lady; napravo vzdělaná pole.

30.000 horníků a dělníků v té končině, kolem roku 1910 skoro liduprázdné. Uprostřed kempských vřesovišť a borů vzkvétá tak nový lidský kraj. (Obr. 107.)

Kempenland dlouho zůstal zemí odlehlou, chudou dopravními prostředky. Ta osamocenost přestala, když byly vybudovány železnice obecně důležité, zejména pak železniční trati místní. Vlastně začala přeměna již průplavy. Průplav z Maastrichtu do 's Hertogenbosche (Willems Vaart), který prochází východní končinou Kemp, byl vystavěn v letech 1822 až 1826. Od tohoto průplavu odbočuje v Bocholtu spojovací průplav maasko-šeldský (86.3 km), dokončený roku 1856, který směřuje k Antverpám přes Herenthals; od tohoto pak zase průplav Hasseltský, otevřený roku

1858, a průplav z Turnhoutu do Antverp neboli průplav Kempský (1874). Šeldou a jejími přítoky se dostává Kempenlandu dalších splavných drah, které běží kolem něho anebo do něho pronikají, tak Demer až skoro po Diest, Velká Nethe po Geel, Malá po Herenthals. Mezi těmi opuštěnými lady vzniká život na březích řek a průplavů; otvírají se cesty životu průmyslovému a městskému. Tak se velké zinkové huti společnosti Vieille Montagne usadily v Baelen Wezelu (7850 obyv.) na Hasseltském průplavu, lučební továrna v Neerpeltu na spojovacím průplavě maasko-šeldském, jiná lučební továrna a huť v Lommelu (8900 obyv.), kotlárny v Bree na průplavu Vilémově, sklárny v Mollu. Na březích Rupelu, který je vzdýmán přílivem, se vyvinulo nejmohutnější belgické ohnisko cihlářské, zaměstnávající na osm tisíc dělníků v Boomu (18.900 obyv.), v Nielu (9800 obyv.), v Rumpstu.

Uvnitř Kemp jsou stejnoměrně roztroušena četná malá města, a to řidčeji na východě, hojněji na západě: Moll (13.500 obyv.) a Herenthals (10.900 obyv.) s tkalcovnami na vlnu, Turnhout (25.700 obyv.), vyrábějící cvilinky, plátna a krajky, Geel (18.200 obyv.), tkající plátno, Arendonk (5300 obyv.) s továrnami na lučebniny a pletárnami, Lier (Lierre; 27.000 obyv.), průmyslové střediště poblíž Antverp, s tkalcovnami na plátno a bavlněné látky, na umělá hnojiva, na kartáče, Duffel (9800 obyv.), město činné jako Lier, které podléhá hospodářskému vlivu města Mechelen i Antverp a oddává se rozmanitým pracím: tkaní, bílení tkanin, lití mědi, výrobě kovových pletiv. Jen málo belgických měst a to i maličkých, uniká životu průmyslovému.

Řada měst, rozestavených skoro ve stejné vzdálenosti od Maastrichtu k Antverpám, určuje pásmo, kde se Kempenland stýká s jižním krajem; tato stará města vyznačují průběh velké středověké silnice, která spojovala Porýní a poříčí Maasy s kraji dolnošeldskými. Ta skvělá minulost je dosud patrná ve stavitelských památkách, které si všechna zachovala. Každé má gotický chrám, jedno z nich, Mechelen, bývalo dokonce hlavním městem Brabantu. Skoro všechna se za našich dnů přeměňují vnikáním průmyslu. Hasselt (21.200 obyv.), hlavní město belgického Limburgu od té doby, co Maastricht byl připojen k Limburgu nizozemskému, je čisté a světlé město, oživené hlavně v tržní dni; před jeho branami se velké lihovary seskupují v malou průmyslovou čtvrt, na jeho nádraží se křižuje několik železničních tratí, na blízkém obzoru k severu pak vystupuje kouř uhelné pánve kempské. Diest (8300 obyv.) je střediště lihovarské a pivovarské, Aarschot (Airschot; 8400 obyv.) je zemědělské tržiště. Za Aarschotem k západu, podél Demeru a Dyle, se v údolí za sebou řadí městečka, až

skrze lidnatý venkov přijdeme na velkou městskou křižovatku; tam se mezi Bruselem, Lovaní a Antverpami usadilo na Dyle město Mechelen. Se svou řekou, přílivem se dmoucí, s průplavy a vodními rameny náleží k městské rodině šeldské.

Mechelen (Malines) je již v 10. století jmenováno mezi zbožím biskupství lutyšského. Jeho rozkvět započal přílivem poutníků, kteří tam přicházeli uctívati památku svatého Romualda (Rombaut, Rombaud);



(Foto Aéronautique militaire belge.)

Obr. 74. *Mechelen (Malines) s kostelem sv. Romualda (Sint Rombaut).*

ale své velikosti dosáhlo ve 14. století po rozmachu soukenictví. Tehdy je uváděno mezi nejbohatšími obcemi nizozemskými; v 15. století pak je hlavním městem burgundského státu. Když vláda byla přenesena do Bruselu, a Mechelen tak pozbylo důstojnosti úředního sídla, stalo se roku 1560 náhradou sídlem arcibiskupa, nizozemského primasa. Od té doby bylo neustále církevní metropolí, duchovní hlavou belgického katolictví; od 17. století však upadalo a octlo se na úrovni města podružného. Celá ta minulost žije dále ve hmotné tvářnosti města, v jeho kostelích i světských památkách, bývalých cechovních domech, v soukenické tržnici, ve starém mostě přes Dyle; nad těmi starými čtvrtěmi spočívá tiché a přemítavé ovzdusí. Ale od polovice 19. století bije na městské brány mo-

derní život; celá nová čtvrt, rušná a hlučná, byla vystavěna u nádraží a při vodních cestách. Průplavem z Lovaně k Rupelu a samou řekou Dyle je Mechelen připojeno k plavbě šeldské; lodi mu dovážejí uhlí, stavivo, obilí a mouku. Na mechelském nádraží se stýkají všechny hlavní směry belgické dopravy; poblíž něho se seskupují velké dílny železniční, jiné továrny pak, přádelny a tkalcovny na vlnu, slevárny mědi doplňují dojem dělného města. Mechelen se svými 60.500 obyvateli nepatří již ke Kempenlandu. Žije na jeho obrubě, jeho kořeny jsou jinde; druží se ke kohortě historických měst, gravitujících kolem Šeldy. (Obr. 74.)

LITERATURA

R. Blanchard, *La Flandre*, Lille et Paris, 1906. — Delmotte, L'industrie horticole à Gand (*Revue Écon. Intern.*, 1913.) — G. Desmarez, *Les villes flamandes*, Bruxelles 1910. — G. Eeckout, Le port de Bruges au moyen âge (*Rev. Questions Scient.*, 1906). — V. Fris, *Histoire de Gand*, Bruxelles et Paris, 1913. — J. Frost, *Agrarverfassung in Belgien*, Berlin, 1909. — Data o přístavě gentském ve výročních zprávách Association des intérêts maritimes de Gand, v *Revue Écon. Intern.* od roku 1913 do roku 1923, v *Annales des Travaux publics de Belgique* passim. — E. Ronse, *L'émigration saisonnière belge*, Gand, 1913. — P. Thuysbaert, *Het Land van Waes*, Kortrijk. 1913. — R. Vermaut et Ch. de Zettere, *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*, Bruxelles, 1909 a 1914.

Kempenland: Zpráva komise pověřené studiem Kempenlandu se stanoviště lesnického, Brusel, 1905. — Henriquet, *La Campine industrielle*, Bruxelles, 1924. — Th. Lebens, Les irrigations de la Campine (*Ann. Trav. publics Belgique*, 1897). — S. Leurs; *De Kempen*, Antwerpen, 1922. — E. Vliebergh, *De landelijke Bevolking der Kempen*, Brussel, 1906. — O kempenské uhelné pánvi jsou hojné práce v *Annales des Mines de Belgique*, v *Bulletin de la Société belge de Géologie* a *Annales de la Société géologique de Belgique*, v *Bulletin de la Société d'Industrie minérale* a v *Revue Économique Internationale*.

KAPITOLA OSMÁ

ANTVERPY

Antverpy (Antwerpen, pův. Aen't Werf, „v loděnicích", franc. Anvers, angl. Antwerp, špaň. Amberes) jsou samy celou zvláštní provincií v belgickém hospodářství; jsou symbolem a nástrojem obchodní Belgie. Mají však význam, který přesahuje jejich vlastní zemi; ležíť na místě evropsky cenném, na němž právě politika založila samo bytí Belgie. Náleží k tomu Nizozemí, jehož estuaria a řeky za všech dob k sobě vábily styky mezi britskými moři a německými zeměmi porýnskými. Zaujímají bod posunutý na 88 kilometrů do nitra země, jehož však dosahuje mořský příliv a u něhož ústí celý svazek řek. Za svou velikost děkují Antverpy těm vodním cestám. Přísloví praví, že „za Šeldu děkují Antverpy Bohu a za všechno ostatní Šeldě".

I. OSUDY ANTVERP

Z historických dokladů víme, že na místě dnešních Antverp založil v 7. století svatý Amandus kostel, že tam stál hrad na ostrově, který dnes je připojen ku břehu, že tam v 8. století benediktini zřizovali poldery a že v 9. století tu Normani vyplenili malé město. Ale obchodní dějiny Antverp započínají celkem až ve 13. století, když tam přišli kupci lombardští a když se začalo obchodovati s obilím. Ve 14. století docházeli na tamní výroční trhy obchodníci wallonští, němečtí a benátští. Ale ohnisko obchodní činnosti nizozemské bylo tehdy v Brugách a nikoli v Antverpách; až na počátku 15. století se těžiště přesunuje do Antverp. Anglie se zatím stala vyrabitelkou sukna, jež chtěla prodávati, nemohla však jako dovoziště na pevninu užívati nadále své soupeřky, Brug. Mocná vývozní společnost zvaná Merchant Adventurers („obchodní dobrodruhové"), posílala své lodi do Antverp, odkud pak jejich sukna byla vypravována po Evropě. Brugy bývaly kdysi velkou „zastávkou" anglické vlny; z Antverp se stávala zastávka anglického sukna. Za vlády Jindřicha VIII. vyvážela Anglie až 120.000 kusů sukna ročně a skoro všechno procházelo Antverpami. Podle soupisu z roku 1550 žilo

v Antverpách 20.000 lidí z anglického obchodu. Anglický obchod měl tak své východiště při šeldském ústí. Ještě jiný druh obchodu přinesl Antverpám štěstí, totiž obchod s kořením. Roku 1503 tam po prvé dovezly portugalské lodi vzácné východozemské zboží, pepř, zázvor, hřebíček, muškátové oříšky, mastix, gumu, kafr, slonovinu. Kdysi docházelo z Benátek do Brug; od té doby bylo posíláno z Lisabonu do Antverp a odtud do střední Evropy po velké silnici, která překračovala Maas u Maastrichtu. Roku 1525 vplouvalo do Šeldy loďstvo padesáti španělských a portugalských plachetnic. Brzo po té, roku 1545, se hansovní obchodníci stěhovali z Brug do Antverp; celý baltický obchod se soustředil na Šeldě. Do Antverp přicházelo obilí, dříví, len, a odesílalo se odtud do severních zemí koření, drogy, sůl, sušené ovoce; roku 1564 budovali němečtí obchodníci na březích řeky slavný hansovní dům. Tato zlatá doba vyvrcholila v polovici 16. století. Antverpy byly velkým překladištěm, které shromažďovalo a rozdílelo plodiny i výrobky pocházející z východu, ze Středozemního moře, z Velké Britanie, z Francie, z Německa a Pobaltí, anebo určené pro tyto země. Obchod dal vznik průmyslu. Městské dílny barvily a připravovaly anglická sukna, která tam docházela v surovém stavu; jiní průmyslníci zas čistili cukr, brousili diamanty, vyráběli mýdla. Roku 1560 byly Antverpy mocnou obcí asi o 100.000 obyvatelích.

Celá ta sláva byla založena na dopravě po Šeldě, a proto se zhroutila, když Šelda, brána do světa, byla uzavřena. Vítězné Spojené provincie zakázaly veškeré obchodování po Šeldě; „politika vítězů připravila Antverpy o výhody jejich podivuhodné zeměpisné polohy... Roku 1609“, praví Pirame, „bydlili v Antverpách již jen dva kupci janovští, jeden lucký, žádný florentský, a pouze několik Angličanů a Portugalců“. Vestfálské smlouvy z roku 1648 potvrzují záhubu Antverp na prospěch Amsterdamu. Tento stav způsobený a udržovaný silou zbraní, potrval až do roku 1793. Nové právo, vzešlé z francouzské revoluce, zaručovalo mezinárodní používání veletoků, které se, jako úžiny, považovaly za příslušenství moří. Tato zásada byla potvrzena roku 1815 a znova roku 1830 ve smlouvách, které vytvořily samostatný stát belgický. Svoboda Šeldy, jež vracela Antverpám život, zůstala dlouho neúplnou, neboť smlouva z 19. dubna 1839, která upravovala rozluku belgicko-nizozemskou, stanovila, že nizozemská vláda bude vybírati za plavbu po Šeldě a jejím hrdle jednotný poplatek 1½ zlatého z každé tuny, a to prostřednictvím nizozemských zřízenců v Antverpách, „aby lodi cestou nebyly vydány žádným prohlídkám a žádnému zdržování“. To poslední omezení volné dopravy přestalo roku 1863, když se Belgii podařilo vykoupiti se z tohoto mýta. Svobodný

obchod velmi rychle vytrhl Antverpy z jejich ospalosti. Bonaparte, který navštívil jejich přístav roku 1804, nařídil stavbu nábřeží Jordaensova a Van Dyckova, dvou doků a průplavu k Rýnu. Antverpy rostly: roku 1750 měly 45.000 obyvatel, roku 1830 již 70.000 a roku 1860 přes 110.000 obyvatel. Během 19. století se vlivem průmyslového rozmachu celého zázemí staly jedním ze šesti největších přístavů na světě, naprosto neúměrně na pohled ke skrovnosti belgického území.

II. ANTVERPSKÝ PŘÍSTAV

Jak rychle a jak mohutně vzrůstal antverpský přístav, lze posouditi podle několika čísel. Od roku 1850 do roku 1913 se počet vplouvajících lodí zpětinásobil a jejich tonáž se devětapadesátkrát zvětšila. Mezi lety 1870 a 1910 se zečtrnáctinásobila doprava zboží v Antverpách. Srovnáme-li antverpský přístav s ostatními přístavy evropskými co do tonáže připlouvajících lodí, vidíme, že zaujímal desáté místo roku 1860, čtvrté roku 1890, druhé roku 1910 (nepočítáme-li drobné plavby a všímáme-li si pouze dopravy mezinárodní). Zdálo se, že světová válka zhorší jeho osud; avšak obavy, že dojde k úpadku, byly liché, neboť počet lodí připlouvajících, který roku 1913 byl 7134 se 14,139.615 tunami, vystoupil roku 1925 opět na 10.143 s 19,922.138 tunami. Hledíme-li na antverpský dopravní obrat se stanoviska námořního obratu celé Belgie, vidíme, že Antverpy zhušťují v sobě národní život a vévodí mu. Přes to že se mladší přístavy jako Gent, Brugy, Ostende a Brusel také námořně rozvinuly, mají nad nimi Antverpy daleko převahu. Přes čtyři pětiny námořního obratu dopravního celé Belgie se soustředí na jejich nábřežích a v jejich docích.

Sdružení některých svérázných rysů dodává Antverpám opravdové osobitosti. Především jsou Antverpy v podstatě přepravovatelem zboží. Cestující a vystěhovalci tu zaujímají mnohem méně významné místo, nežli v Hamburce a Liverpoolu; bez povšimnutí ovšem nelze nechati ani průchod vystěhovalců, neboť odtud přece vyplulo 40.000 lidí roku 1900, 81.500 roku 1910, 114.500 roku 1913, 12.922 lidí roku 1924. Za druhé, jakožto obchodní místo vykonávají Antverpy samy skoro všechny transakce týkající se jejich zboží. Obchod příkazový, termínový tu má daleko menší význam nežli na příklad v Londýně. Málo zboží koupeného antverpskými obchodníky dochází na místo určení, aniž projde Antverpami; obchodní operace místní jsou tedy nerozlučně spojeny s obratem přístavním a skoro vždycky jsou doprovázeny nějakou dopravou. Za třetí je základní složkou obchodního obratu průvoz. Vše, co přichází do Antverp,

není určeno pro Belgii, vše, co odtud odchází, není belgického původu. V přístavním obratu zaujímá průvoz přes polovinu ve vývoze a přes třetinu v dovoze; z celkového průvozu je Německo asi při třech čtvrtinách vývozištěm nebo místem určení. Za čtvrté je tu dovoz a vývoz v pozoruhodné rovnováze; vývoz je asi 80% dovozu. Tato hojnost nákladu pro odplouvající lodi je jednou ze zvláštních výhod belgického přístavu naproti



Foto Service de Propagande de la Ville d'Anvers.

Obr. 75. *Antverpy a Šelda, klikatící se mezi poldery.*

Část přístavu (dok Americký a Lefèbvrův), splav Royersův.

Hamburku a Rotterdamu, zejména pak naproti přístavům francouzským; roku 1921 bylo vyloženo 6,043.500 tun zboží, naloženo 5,635.000 tun. Konečně údělem Antverp není jenom dopravní schopnost jeho estuaria a spotřební i výrobní schopnost jeho zázemí; mají také ohromný kapitál, plod to pracovité a spořivé minulosti. Užívají ho k rozvoji obchodních styků, které pak zase podporují jejich námořní obrat. Jsou velkým trhem belgického kapitálu, ukládaného v cizině; svými finančními podniky v Jižní Americe na příklad strhují na sebe obchod s obilím a s kůžemi tamních zemí.

Antverpy slouží jedné z nejlidnatějších a nejprůmyslovějších končin na světě. Odtud pochází jejich dovoz potravin a surovin: obilí ze zemí

na Černém moři a na Ríu de la Plata, které je třetinou tonáže; osadnické zboží, káva, kakao, čaj, cukr, koření, rýže; rudy, uhlí, petrolej, severské dříví, ledek, australská vlna, bavlna ze Spojených států, argentinské kůže, kaučuk. Počítá se, že třetina tohoto dovezeného zboží je zase odesílána do Francie a Německa. Toť neocenitelná výhoda, která uspoří Belgii třetinu jejích celkových výdajů; ale výhoda, o niž se s Antverpami jiní dělí, neboť Rotterdam na příklad soupeří s Antverpami v průvoze rud a obilí. Pokud jde o vývoz z Antverp po moři, je složen v podstatě z tovarů. Rozmanitost a usilovnost průmyslové práce v zázemí zajišťují lodím hojnou tonáž, která je pravidelně po ruce, která není nikterak sezonní. Toto značné množství vývozního nákladu je zvláštností Antverp mezi velkými přístavy zemí továrních. Zboží, které se valí do Antverp, aby bylo vyvezeno, a které tam přichází hlavně po železnici, je z polovice cizího původu, z německého Porýní, ze severní Francie a Alsaska-Lotrinska: to opět je výhodou pro Belgii, neboť tato průvozní doprava platí ohromné peníze belgickým drahám a rozmnožuje tak pro samo belgické zboží prostředky dopravní.

III. NÁMOŘNÍ STYKY ANTVERP

Ve skutečnosti jsou Antverpy, jako Hamburk a tolik jiných evropských přístavů, mořským přístavem, neboť přes to, že leží ve vnitrozemí, mořský příliv mu vzdouvá řeku. Zboží tak může proniknouti daleko do pevniny, na 88 kilometrů, užívajíc při tom co nejvíce dráhy mořské. Hamburk je vzdálen 117 kilometrů od moře, Brémy 124 kilometrů, kdežto Rotterdam pouze 34 kilometrů. Do Antverp může pronikati námořní plavba, poněvadž mořské dutí činí ze Šeldy opravdové mořské rameno, široké podle značnosti přílivu 200 až 500 metrů před mořským splavem Kattendijk (K. Zeesluis) v Antverpách, 745 až 840 metrů u osady Lillo, 2400 až 5750 metrů u Bathu. Potom se hrdlo nálevkovitě šíří až k Severnímu moři. Průměrné rozpětí mezi přílivem a odlivem je v Antverpách 4.29 m; tak tedy velké koráby nalézají u nábřeží antverpských za odlivu hloubku 8 metrů a za přílivu 12.20 metrů. Mořské dutí také pomáhá udržovati řečiště šeldské; odlivový proud totiž, mocnější nežli přílivový, proplachuje a pročišťuje splavná koryta. (Obr. 75. a 76.)

Mezi písečnými výspami dovádějí Šeldu k širému moři čtyři splavné průchody, z nichž dvěma proplouvají velké lodi bez nebezpečí. Jeden z nich, který sluje Oostgat a vede podél Walcheren, přivádí zvláště lodi plující od severu. Druhý, zvaný Wielingen, je širší, hlubší, užívá se ho

více a ubírají se jím zvláště lodi připlouvající od Pas de Calais. Má příznivý směr vzhledem k proudům přílivovým a odlivovým, které jej udržují, a proto není stíhán nikdy vážnějšími poruchami ani co do polohy ani co do hloubky; v těch místech je dno Šeldy pozoruhodně stálé. (Obr. 77.) Před Vlissingen udržují přílivové a odlivové proudy v šířce 3.000 metrů pravidelnou hloubku mezi 11 a 24 metry. Nad Vlissingen nejsou již



(Foto Albert Dohmen.)

Obr. 76. *Panoráma Antverp.*

Velký oheb Šeldy, poloha Antverp na vydutém břehu, říční přístav. V popředí Velké náměstí s cechovními domy.

poměry tak stálé. Splavné koryto opouští poznenáhlu severní břeh hrdla a přibližuje se k jižnímu břehu. Zachovává pravidelné hloubky dvanáctimetrové až patnáctimetrové, vroubené mělčinami a výspami. Když se u Terneuzen octne při levém břehu, dosahuje 29 až 30 metrů hloubky. Potom se znova odráží od břehu ku břehu, přibližuje se k pravému u Hansweertu, potom k levému podél s c h o r r e n u Saaftingen, potom opět k pravému u Bathu. Toto klikacení mezi výspami estuaria činí nezbytným lodivody a značkování bojemi, kterážto opatření tu provádějí společně Belgie a Nizozemí. U Bathu náhle Šelda zahýbá k jihu; odtud je pak užší a klikatější. (Obr. 77.) Nežli dospěje k Antverpám, kreslí splavné koryto tři meandry, a to u obce Kruisschans, u pevnůstky St. Maria a u Austru-

weelu, kde náhle přechází od břehu ku břehu, to jest z větších hloubek u břehů vydutých, k menším hloubkám u břehů vypuklých. Pod Antverpami, které samy leží na vydutém břehu, tam, kde koryto přechází od pravého břehu k levému, se hloubka na některých místech zmenšuje až na 5 metrů za odlivu; vedle toho je tu hloubka nestálá a mění se i přemisťuje podle vrtochů přílivových proudů. Proto také se tam od roku 1894 neustále bagruje, aby bylo splavné koryto zachováno u levého břehu před Calloo a aby bylo prohloubeno. Stojí tedy velké náklady, má-li při vjezdu do Antverp býti zachována maximální hloubka 6.50 m za odlivu a 10.70 m za přílivu. Největší lodi nemohou vyplouti kdykoli; musí vyčkati příhodného okamžiku. Jsou tu tedy pro vyplouvání horší podmínky nežli v Rotterdamu, kde splavné koryto je skoro přímé, bez zatáček.

Značné rozdíly hladiny vodní za přílivu a za odlivu byly v Antverpách, jako v Londýně, příčinou, že se přístav rozdělil ve dvě zvláštní části: v přístav říční, kde všechno nakládání i vykládání je rušeno střídavým stoupáním a klesáním vody, a v přístav vnitřní, složený ze splavových doků, ochráněných před každodenním pohybem hladiny. Zařízení antverpského přístavu se tedy podstatně liší od přístavů v Hamburku a v Rotterdamu, kde dutí mořské je mnohem skrovnější a není tu proto oddělené části řeky, která by měla zvláštní hladinové poměry. Až do počátku 19. století se veškerá antverpská činnost dála v říčním přístavě. Nestává se tu jako v Rotterdamě, aby některé čluny kotvily uprostřed řeky; všechny přistávají u nábřeží, která jsou k tomu zařízena. Od splavu kattendijckého proti proudu až k Hoboken jsou v délce 5.500 metrů zděná nábřeží se širokými tarasy pro skladiště, s jeřáby a železničními kolejemi; pod těmi zdmi je hloubka 8 metrů za odlivu, 12.40 metrů za přílivu. Nábřeží jsou rychleji přístupna nežli doky, jejichž vrata se otvírají jenom za přílivu, a proto jich užívají hlavně pravidelné trati, dopravující cestující a neobjemné náklady. Na jižním konci nábřeží bylo roku 1903 zařízeno oddělené místo pro petrolej. Šeldská nábřeží jsou dílem dlouhé doby; první z nich, nábřeží Jordaensovo a Van Dyckovo, jsou z počátku 19. století. (Obr. 78.)

Vnitřní přístav se skládá z deseti splavných doků, které byly postupně budovány podle potřeb přístavu: dok Bonapartův (Bonaparte Dok; 1811), dok Vilémův (Willem Dok; 1813), dok Kattendijcký (Kattendijk Dok; 1860), dok Dřevěný (Houtdok; 1873), dok Kempský (Kempisch Dok; 1873), Asijský (Asia Dok; 1873), Africký neboli Lefèbvrův (Lefèbvre Dok; 1887), dok Americký (Amerika Dok; 1887), dok Průplavový (Ka-



Obr. 77. *Mořská Šelda pod Antverpami.*

Hloubky: 1. Do 10 metrů. — 2. Přes 10 metrů. — Měřítko: 1 : 440.000.

Vidíme, jak koryto, kterým plují lodi, se odráží od břehu ku břehu; vlevo oba průchody do Šeldy (Oostgat, Wielingen), uprostřed Braakman, zbytek estuaria, skoro úplně zaneseného náplavy.

naaldok; 1905).* Se Šeldou, jejíž hladina se mění, jsou spojeny třemi splavy. Jejich hloubka je tím větší, čím jsou pozdější; pohybuje se mezi 6.63 metry za přílivu u dvou prvních a 11.25 metry u doku Průplavového. Pro pohodlnější práci hledí vyhraditi každý dok nebo jednotlivé části doku pro touž skupinu zboží; tak rudy a uhlí mají pro sebe dok Kempský, dříví a zinková ruda dok Asijský, obilí dok Africký. Aby tyto mořské doky byly ve spojení s vnitřní plavbou, byly na jih od přístavu vystavěny tři splavové doky člunové: dok Uhelný, dok Člunový a dok Cihlový (Kooldok, Schipperdok, Steendok—bassin au Charbon, b. des Bateliers, b. aux Briques), hluboké 4.85 metrů. (Obr. 78.)

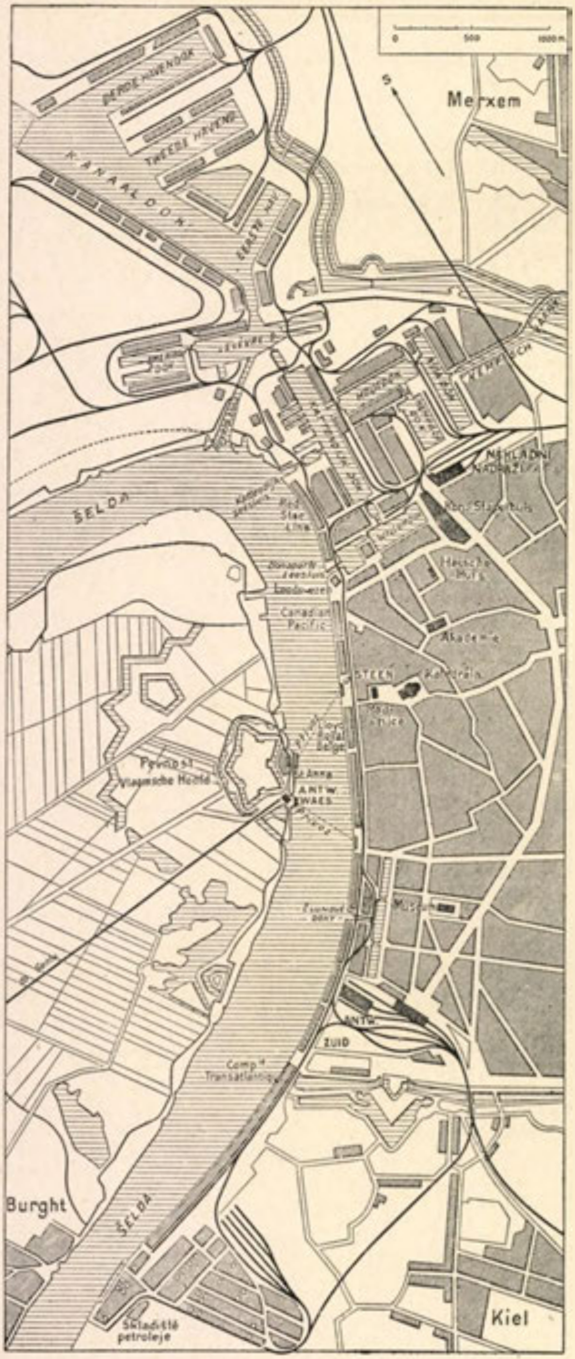
Přístav tak obsahuje 5500 metrů říčního nábřeží a 89 hektarů doků s 11 kilometry nábřeží.**) Ale rostoucí obrat učinil nutným další rozšíření, které se právě provádí. Má býti vystavěno 2000 metrů říčních nábřeží. Vedle toho se vybuduje celá řada doků na polderech severně od Antverp, takže vznikne šest kilometrů dlouhý průplavový dok, který bude spojovati nynější doky se splavem Kruisschanským, 11 kilometrů pod Antverpami; tam bude zařízeno ohromné mořské plavidlo komorové, činné za každé vodní hladiny, které za přílivu bude vpouštěti parníky až o čtrnáctimetrovém ponoru. (Obr. 79.)

Činnost velkého přístavu předpokládá rozsáhlý průmyslový organism, zajišťující všechny nutné práce, zdvíhání, přenášení, převážení, skládání, opravování. Nelze si jej představiti bez výtoní, jeřábů, elektráren, železnic, skladišť, zvláštních zařízení pro uhlí a pro obilí. Hlavní je při každém přístavě, aby se z vlastního podnětu udržoval na výši požadavků dopravy. Ale v antverpském přístavě je jedno velmi svérázné zařízení; jsou to zajímavé cechy neboli „národy“ (natien), které provádějí všechno podávání a převážení zboží. Ustavily se v 15. století; již tehdy používaly svého nízkého vozu s maličkými koly vpředu a velikánskými vzadu. Je to asi padesát společností, složených z omezeného počtu akcionářů, kteří si svůj podíl koupili nebo jej zdědili. Ti členové pak si najímají celé pluky dělníků, na které dozírají a které řídí. V každém „národě“ udržuje stařešina pořádek a kázeň; pravidlem je mlčelivost o vnitřních záležitostech. Tato organisace umožňuje šesti tisícům dokařům odbornost a výkonnost, které náleží k velkým přednostem toho velkého přístavu.

---

*) Francouzské názvy těchto doků jsou: Bassin Bonaparte, B. Guillaume, B. du Kattendijk, B. aux Bois, B. de la Campine, B. Asia, B. Lefèbvre, B. America, B. Canal. Takto jsou psána jména na oficielním dvojjazyčném pláně přístavu (Guyot, Bruxelles), originál má některá označení odchylná. P. př.

**) Přístav má 232 číslovaných nábřeží.

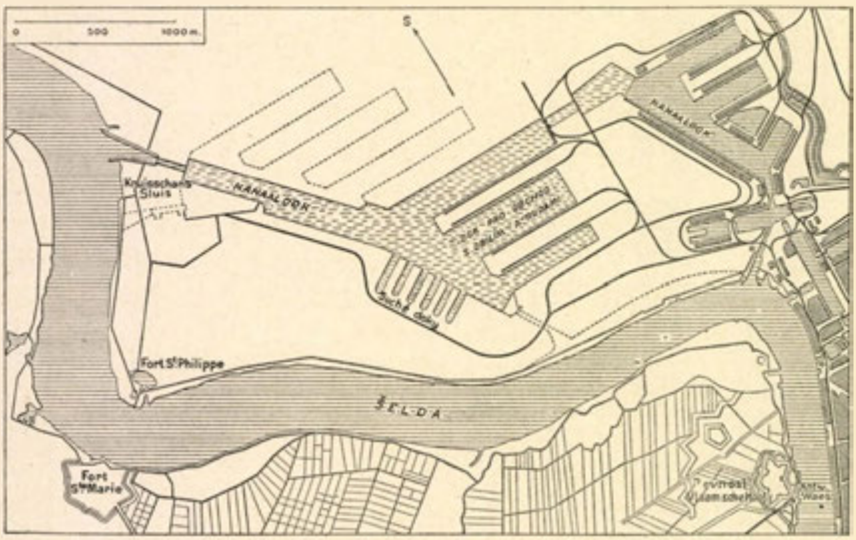


Námořní dopravu, při níž jsou Antverpy východištěm nebo cílem, provádějí z největší části plavební podniky cizí. Belgie nemá obchodního loďstva, které by bylo úměrné jejímu rozsáhlému obchodu námořnímu. V přístavním obratu zaujímaly roku 1913 tři čtvrtiny vlajka britská a vlajka německá; roku 1925 připadalo na cizí vlajky 94% obratu, britská vlajka byla daleko v čele. Tato podružnost belgickéko loďstva obchodního připomíná poměry, jaké byly v Brugách a v Antverpách za středověku. Dnes jako kdysi se obchodního obratu ve svém přístavě účastní Antverpané mnohem méně jako loďaři než jako pomocníci a prostředníci, jako komisionáři, překupníci, podnikatelé dopravy, nakladači lodí, pronajímatelé skladišť a kanceláří.

V dovoze devět desetin zboží dodává plný lodní náklad (obilí, semena, dříví, rudy); pře-

Obr. 78. *Antverpský přístav. — Měřítko 1 : 40.000.*

vážejí je hlavně lodi nekonající pravidelné služby, které rejdaři pronajímají na každou cestu zvláště, a jimž se říká t r a m p o v é. Ve vývoze naproti tomu vynikají Antverpy množstvím a dobrou organisací pravidelných lodních tratí. Ježto jsou Antverpy především vývozním přístavem průmyslového zázemí, zabezpečují těmito pravidelnými liniemi vývozcům jistý odjezd v krátké vždycky lhůtě. Poněvadž mohou počítati nejenom



Obr. 79. *Rozšiřování antverpského přístavu.*
Stav prací v letech 1927—1928. — Měřítko: 1 : 40.000.

s množstvím tovarů belgických, nýbrž také s hojným a rozmanitým zbožím ze zázemí zahraničního, vábí k sobě všechny cizí lodi hledající náklad nebo doplněk nákladu; z hojnosti nákladu vyplývá jistota a rychlost dopravy. Tak jsou Antverpy stanicí sto devadesáti pravidelných lodních tratí, majících pevně určené dni připlutí a odplutí, zajíždějících do všech velkých přístavů na celém světě.

IV. PEVNINSKÉ STYKY ANTVERP

Pro vnitrozemské spojení mají Antverpy trojí dopravní prostředek: Rýn, který je spojuje s průmyslovými kraji západního Německa a Alsaska-Lotrinska, řeky a průplavy, které je spojují s Belgií a Francií prostřednictvím Šeldy a Maasy, konečně železné dráhy, které jsou v této části Evropy neobyčejně husté.

Spojení Antverp se západním Německem i s východní Francií se neděje vnitřní plavbou přímo k východu přes belgické území; s Rýnem je antverpský přístav spojen oklikou, přes vnitřní vody zeelandské a hollandské, po území nizozemském. Člunová doprava mezi Antverpami a Rýnem se děje šeldským hrdlem až k Hansweertu, při jižním břehu Zuid Bevelandu. Z Hansweertu do Wemeldingen projíždějí skrze ostrov Zuid Beveland širokým mořským průplavem, otevřeným roku 1867, kde nalézají ponor 6 až 8 metrů a zdymadla asi 15 metrů zšíři. Z Wemeldingen doplouvají k Waalu po úžinách mezi zeelandskými ostrovy: Ooster Schelde, Keeten, Krammer, Volkerak, Hollandsch Diep. Toto spojení s Rýnem, zčásti umělé, nebylo vždycky cestou Antverp k Rýnu; před rokem 1867 se plulo po Východní Šeldě, do níž se vnikalo úžinou Sloe (Het Sloe), dělící Zuid Beveland od brabantského břehu. Když však Nizozemí stavělo železnici z Bergen op Zoom do Vlissingen, musilo u Woensdrechtu zbudovati přehradu, která úplně uzavřela Sloe; aby pak podle smluv zachovalo spojení mezi Šeldou a Rýnem po vnitřních vodách, vystavělo průplav přes Zuid Beveland, což je ovšem delší cesta. Ale Rýn, třebas je k němu daleko, je pro Antverpy znamenitou drahou k pronikání na pevninu. Po něm se jejich přístavu dostává německého uhlí a železa, po něm posílá do Německa nebo Alsaska rudu a obilí. Jako Amsterdam a Rotterdam, i Antverpy jsou rýnským vyústěním do Severního moře; jejich obrat od Rýna a k Rýnu je 6 až 8 milionů tun, třetina rýnského obratu rotterdamského.

Antverpy mají k službám značnou síť vodních cest pro spojení se zázemím. Ale ty řeky a ty průplavy vedou hlavně jen do území belgického, nejsou spojeny s vodní sítí německou. Jsou sice dosti četné spojky se sítí francouzskou, po řekách Maas, Sambre, Scarpe, Deule, Leye a po Šeldě; ale výměnné styky Antverp s Francií po vodě jsou jen asi čtyřicetinou jejich styků s Belgií. Z Antverp vyplouvají vnitrozemské čluny s obilím, rudou, uhlím, dřívím, hnojivem; vracejí se tam se stavivem, železem a ocelí, fosfáty, cukrem. Ta doprava se děje po celé síti průplavů a řek, rozbíhajících se od Antverp: průplav od Šeldy k Maase, průplav Lovaňský, průplav z Bruselu do Charleroi (Vaart van Charleroi), splavněný Rupel, Dender, Šelda, Leye. Toto hvězdovité rozbíhání působí dojmem spořádané soustavy; ve skutečnosti však nevzniklo z nějakého celkového plánu. Je to dílo dlouhé minulosti, které více nepostačuje potřebám; tak pro styk Antverp s Lutychem je jen jediná vodní cesta, dlouhá, různorodá, s nedostatečnou hloubkou a plná zdymadel (spojovací průplav Šeldsko-maaský z Antverp do Bocholtu, průplav z Maastrichtu do 's Hertogen-

bosche, průplav z Maastrichtu do Lutychu). S Německem nemají Antverpy přímého spojení po vodě; proto vznikl projekt velkého průplavu, který by spojoval Antverpy s Rýnem a po němž by mohly plouti rýnské čluny; zkrátil by se 346 kilometrů na 183 vzdálenost mezi Antverpami a středem průmyslového kraje vestfálského.

Nemajíce přímého spojení s Pruskem po vodních tratích, provedly si je Antverpy mohutnou sítí železniční. Již roku 1843 vedla železnice z Antverp do Kolína; za nynějších dnů je nejhorlivější a nejhustší styk mezi Šeldou a rýnským zázemím po kolejích. Železnice dovážejí do Antverp největší část zboží, která odtud odplouvá po pravidelných lodních tratích. Železniční průvoz k Antverpám vede po čtyřech velkých drahách: trati lucemburské, přicházející z Lotrinska přes Arlon a Namur, trati vesdreské, vedoucí z Cách přes Verviers a Lutych, trati jdoucí z Kolína a Cách přes Tongeren a Lovaň, trati z Gladbachu přes Roermond a Hamont. To jsou mohutné kořeny, jimiž proudí do Antverp zdroje jejich činnosti, třebas ostatně soutěžící trati svými sazbami od nich časem odvracejí dopravu. Z veškerého obratu antverpského pouze 75% dovozu je určeno pro Belgii, pouze 50% vývozu pochází z Belgie.

V. MĚSTO ANTVERPY A ANTVERPSKÝ MĚSTSKÝ SHLUK

Město Antverpy žilo a rostlo kolem svého přístavu a z něho. V jejich osudech se zračí obchodní osudy Šeldy; byly maličké, nežli k nim dospěla námořní doprava, lidnaté, když se v nich tísnili kupci a námořníci, chřadly, když říční hrdlo bylo zavřeno, jsou plny síly od té doby, co se zámořský obchod opět do nich vrátil. Zdá se, že topograficky jest původem Antverp malý hrad, založený na pravém šeldském břehu při ústí potoku Schijn, uprostřed močálů, do nichž docházel příliv. Tam byla zátočina, na níž vždycky při odlivu čluny uvázly. Šelda se tu náhle zahýbá; na vyduté straně toho ohbu, při velkých hloubkách, které tu jsou naproti mělčinám břehu vypuklého, se usadil přístav. Protiva obou těch břehů zůstává pozoruhodným rysem polohy Antverp. Kdežto města Londýn, Glasgow, Bordeaux se prostírají po obou stranách řeky, leží Antverpy pouze na pravém břehu; naproti, na druhém břehu velké řeky, za pevností Vlaamsche Hoofd (Tête de Flandre, „flanderská hlava“), začínají ihned poldery a hájový venkov Waeské země.

Město se rozvinulo na šeldském břehu. V jeho plánu lze znamenati stopy dvojího růstu. Je tu staré město, ohraničené nyní na východě polokruhovitou řadou širokých tříd, které nahradily roku 1859 hradby, vy-

stavěné v letech 1540 a 1543; to býval obvod města za dob jeho slávy. Za tímto bulvárovým pásem k východu je nové město, jež ohrazuje opevnění z roku 1859. Konečně musíme k této městské spoustě přidati všechny shluky jejího velkého okolí.

Nové město, výtvor to 19. století, nevyplňovalo s počátku celé prostory mezi obojími hradbami; zabralo ji však poznenáhlu úplně, pohltivši obě obce Berchem a Borgerhout, jež nejprve žily samostatným životem. V tomto zcela mladém shluku jsou veliké volné prostory, Park, zoologická zahrada (Dierentuin) a Warande, velké moderní stavby jako chudobince, nemocnice, kláštery, školy, ústřední nádraží; podél ulic a silnic se řadí průčelí skvělých paláců, které si okázale vystavěli zbohatlí měšťané. Staré město naproti tomu chová ve čtvrtích při Šeldě velkolepé památky na obecní život, které tu dosud čnějí nad čilý lidový život, dopravní ruch, hluk všední práce. Je to katedrála, která se stavěla od 14. do 17. století, radnice, potom bývalé domy cechovní, kostely jednotlivých čtvrtí, musea a zcela u nábřeží Steen, část to bývalého hradu, ve kterém sídlila svatá inkvisice španělská, Waterhuis s velkými čerpadly ze 16. století, která napájela vodou městské pivovary, Hessenský dům (Hessche Huis), kde v 16. století bydlili hessenští formani, dovážející do Antverp německé zboží. Za oběma městy na severu, stále ještě uvnitř hradeb, je konečně celý vnitřní přístav s doky, se sítí železničních kolejí, s nábřežími a splavy, se skladišti, a celý les komínů a stožárů mezi kupami zboží.

Antverpy žijí svým přístavem a také jeho továrny náleží svou prací k přístavu; oporou průmyslu je tu obchod. Hoboken nad Antverpami má sice velkou česárnu na vlnu a v samém městě je 10.000 brusičů diamantů, řezajících a lešticích jako v Amsterdamě drahocenný ten kámen, přicházející z Kapska. Ale většina továren je jen příslušenstvím přístavu a pomocníkem městského života; v Hoboken jsou loděnice, z nichž nejvýznamnější náleží seraingským Cockerillům, továrna na vylučování stříbra ze stříbřitého olova, které se vykládá v přístavě, huti zpracovávající měděný kyz, který přichází z ciziny, strojírny a kotlárny, cihelny, mydlárny, olejárny, kávové pražírny, cukerní rafinerie, lihovary, mlýny, továrny na suchary, na konservy, na doutníky. V Antverpách jsou sice velmi rozmanité továrny, využívající přístavního ruchu, pracovního trhu velkého města, požadavků městské spotřeby. Nelze tu však mluviti o průmyslovém středišti. Antverpy jsou v podstatě velkým mořským nádražím překladištním, obchodní kanceláří; tam se nakládá, vykládá, překládá, balí a vybaluje, žije se tu mnohem více z obchodu nežli z výroby tovarů. Jen obchodní činností to město vzrostlo, majíc 70.000 obyvatel roku 1830,

110.000 roku 1860, 180.000 roku 1880, 286.000 roku 1900, 300.200 roku 1926. Přidáme-li k tomu obyvatelstvo Borgerhoutu a Berchemu, měst to, jež pouze obecní správa odlučuje od Antverp, jež však žijí dokonce uvnitř jejich hradeb, dostáváme na 400.000 duší. Ale za hradbami se město rozpíná na všecky strany, k Merxemu (24.000 obyv.), Deurne (23.100 obyv.), Mortselu (10.700 obyv.), Wilrycku (13.800 obyv.), Hoboken (27.800 obyv.), takže antverpský shluk chová celkem přes 480.000 lidí.

LITERATURA

Zprávy a statistiky obchodní komory antverpské a správy přístavní. — *Le port d'Anvers*, Anvers, 1913. — Námořní ročenka antverpského Lloydu. — V. Bierkens, Le port d'Anvers *(Bull. Soc. Neuchâteloise de Géogr.*, 1919). — E. Deiss, *Anvers et la Belgique maritime*, Paris, 1899. — A. Demangeon, Anvers *(Annales de Géographie*, XXVII, 1918, str. 307-339). — E. Dubois, Le port d'Anvers, *(Rev. Quest. Scient.*, 1906). — Baron Guillaume, *L'Escaut depuis* 1830, Bruxelles, 1902. — E. Gens, *Histoire d'Anvers*, Anvers, 1861. — G. de Leener. *La politique des transports en Belgique*, Bruxelles, 1913. — E. Rochet, *Description hydrographique de l'Escaut depuis son embouchure jusqu'à Anvers*, Bruxelles, 1894. — A. Rotsaert, *L'Escaut depuis le traité de Munster*, Bruxelles, 1918. — K. Wiedenfeld, *Die nordwesteuropäischen Welthafen*, Berlin, 1903. — Četné články *Annales des travaux publics de Belgique, Génie Civil, Revue Économique internationale* a v obchodních zprávách diplomatických a konsulárních úřadů.

KAPITOLA DEVÁTÁ

HOSPODÁŘSKÝ VZHLED BELGICKÉHO ŽIVOTA

Vše, co vidíme v Belgii, na venkově i ve městech, vzbuzuje představu usilovné a plodné práce. Množství přejíždějících lidí, spousty dopravovaného zboží, hustota obydlených osad, všechno působí dojmem ruchu a života. Zahledíme-li se do minulosti, vidíme týž obraz až do dávného středověku. Jakmile byly ustáleny a zajištěny poměry osidlovací, zdá se, že lidské podnikání se zmocňuje té země a zažehá tu ohniště velké vzdělanosti. Přes to, že jsou i doby zatmění a ochabnutí, trvá ta tradice stále, i nynější pokolení těží z předností, které jakoby tkvěly v samé půdě. Ve všech oborech hospodářského života byly vždycky v té zemi svérázné výtvory práce, nechť již se činila podajnější půda a ukázňovala úroda, nechť se v dílnách zdokonalovalo tkaní a zpracování železa, nechť se setrvačnost a překážky vzdálenosti přemáhaly geniálním dopravnictvím, ba že konečně vůbec dovedli lidé žíti na tom kousku země v tak nakupených davech, že by jejich bytí bylo nemožné, nebýti zvláštní jakosti jejich práce, která zvětšuje zdroje obživy.

I. BELGICKÉ ZEMĚDĚLSTVÍ

Málo státům se podařilo zužitkovati tak velkou část své země a zachovati ji hodnotnou. Tento pozemkový zábor sahá do dob, kdy rostla města a potřebovala zásobování. Nejhorlivěji se vzdělávají noviny a ohrazují nové poldery ve 13. století. V celé západní Belgii, ve Flandřích, v Brabantě a Henegavsku mizejí lada a lesy pod pravidelnou úrodou, opravdová rolnická kolonisace odklizuje liduprázdné prostory; vyjímaje velká vřesoviště Bulscampveld a Beverhoutsveld, jejichž zbytečky dosud vidíme, přeměňuje celou zemi ve vzdělané pole. Na Přímořské rovině se vysušuje a ohrazuje; již koncem 12. století obklopují hráze Zwyn, koncem 13. století slavná hráz hraběte Jana učiní konec mořským zátopám. Pravidelnou obranu proti vodě organisují wateringen, sdružení majetníků polderů. Lze říci, že vzhled západobelgického venkova pochází z těch již dávných století horlivé práce a vášnivého výboje.

Daleko ne tak rychle pokračovalo to dílo ve východních krajích, jako jsou Kempen a Ardenny, vzdálenějších od městských středišť, které až na naši dobu zachovaly mnoho rysů své původní přírody. Ale od polovice 19. století se vlivem mladých ohnisek průmyslových přeměňují směrem k méně extensivnímu a racionelnějšímu zužitkování půdy. V té době ještě širé rozlohy neurčitých pozemků, přes 160.000 hektarů, byly majetkem obcí, jež z nich sotva měly nějaký užitek. Zákon z roku 1847 dovolil zcizovati majetek, z kterého nebylo těženo, a prodávati jej jednotlivcům. Mnoho vřesovišť tak zmizelo ve prospěch vzdělané oblasti. Jiná zas byla zalesněna, neboť les byl považován za výnosnější než špatná pole. Od polovice 19. století do roku 1910 vzrostla rozloha belgických lesů se 485.000 na 521.000 hektarů, kterýžto vzrůst připadá skoro vesměs na Kempenland a Ardenny; čtyři pětiny kempských lesů jsou nedávné jehličnaté výsadby. Od roku 1850 se rozloha nevzdělané půdy v Belgii zmenšila o více než o polovinu; dnes zaujímá 6.50% celého území (v ČSR 4.6%, na Slovensku 5.12%). Činí dosud více než 10% v provinciích ardennských a kempských (Limburg 16%, Antverpy 13%, Lucembursko 12%), ba v některých okresích dosahuje čísel velmi značných (Maaseyck 30.6%, Bastogne 24.3%, Turnhout 20.3%); zato v západní Belgii poklesá někde na tak nepatrnou míru, že se zdá, jako by se veškerá země byla stala panstvím člověkovým (Namur 3.6%, Západní Flandry 1.6%, Východní Flandry 1.2%, Henegavsko 0.6%, Brabant 0.3%).

Na vzdělané půdě se vliv práce člověkovy jeví jako výboj, ba skoro jako výtvor. Tato pečeť lidské práce je jedním z rysů historické podoby Flander. Lesy tam zaujímají již jen 4.4% půdy ve Východních Flandřích, 3.7% v Západních. Flandry první, aby uživily svá města, upustily od toho, aby nechávaly půdu odpočívati. Těžiti z úhoru je vynález flanderský, a od Flander se to naučily ostatní země. Toto ustavičné úsilí, k němuž byla pole nucena, by bylo bývalo nemožné, kdyby se nebylo opětovně užívalo hnojiv; vyhledávání hnojiva bylo ve Flandřích jako v Číně vždycky velkou rolníkovou starostí. Ve své zajímavé knize o Nizozemí nám Kohl ukazuje, jak Waeští kupují v Hollandě a na člunech si přivážejí rašelinný popel z Rotterdamu a Amsterdamu, nebo bahno nasbírané podél zeelandských estuarií. Ve velkých flanderských městech bylo zvláštním zaměstnáním shromažďovati nečistotu a posílati ji do Waeské země; znalci rozlišovali mrvu antverpskou a bruselskou, gentskou a bružskou, a každého druhu se jinak používalo. Aby vyhověli potřebám velmi hustého obyvatelstva, dovedli též rolníci uměle zvětšiti rozlohu zužitkované půdy tím, že důmyslně sestavili pěstování plodin.

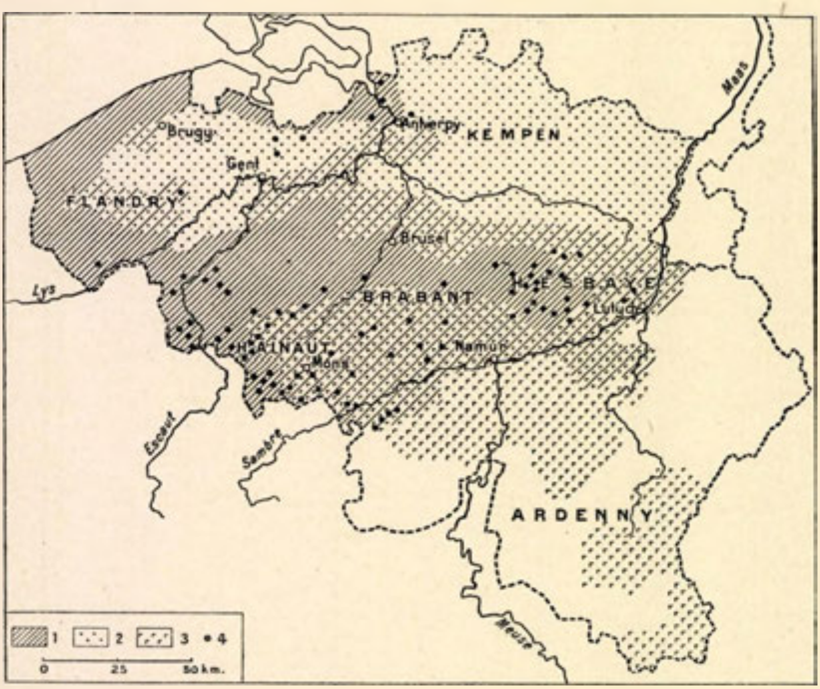
Skoro na třetině každého statku se sklízí dvakráte do roka. Je to soustava dodatných neboli vsunutých kultur a záleží obyčejně v tom, že se na pole uvolněná po žitu zasévá řípa a sklízí ještě téhož roku. Tento zvyk, dávný již ve Flandřích, skýtá rolníkům hojnou potravu pro dobytek, z čehož zase vyplyne velké množství hnoje. Tím si vysvětlíme bohatství úrody i zvířectva v těch žírných krajích, tak dobře vybavených, že se i cizina na ně obrací; v 17. století se dopravuje hubený skot z Dánska do Flander a vykrmený posílá zpět. Umění, jak zacházeti se zemí a jak ji obohacovati, je starou tradicí flámskou.

Je pozoruhodné, že ty způsoby hospodaření, obecné ve Flandřích, se celkem nerozšířily za jejich hranice. Jejich metod bylo použito v ostatní Belgii teprve velmi pozdě, vlivem průmyslového převratu v 19. století. Tu pak duch flanderského zemědělství pronikne veškero polní hospodářství belgické. V užívání umělých hnojiv, guana, superfosfátů, potaše, Thomasovy strusky, ledku je Belgie mezi prvními zemědělskými státy, intensivní produkcí pak je v čele všech. Roviny Henegavska, Brabantu a Hesbaye dnes již předstihly v zemědělské technice nivy flanderské. I v Ardennách již se podle nových metod připravuje půda a udržují pastviny. Ale dosud tu nepřemohly všech starých zvyků, drahých vesničanům; dosud tam spatříme hnojiště u cesty před vraty, z něhož močůvka, tak pečlivě shromažďovaná ve Flandřích, odtéká do strouhy.

Ač je Belgie tak malá země, nepozorujeme tu stejnosti v zemědělské krajině. Převládajícím rázem je právě rozmanité zužitkování půdy. Marně bychom tu hledali jednotvárnost, která vzniká na širých rozlohách vinicemi ve Francii, lukami ve Velké Britanii, pšenicí v Uhrách. Místní vzhledy se střídají, projevujíce, jak bohaté jsou tu rolnické schopnosti; všude podajná země ochotně přijímá různě sdružené plodiny. V dolním Lucembursku se k starým obilním druhům tříletého hospodaření, pšenici a ovsu, přidružuje vysazování ovocných stromů kolem vesnic. Na vysokých půdách ardennských má pastvina a les svou úlohu vedle ovsa a zemáků. Intensivně hospodařící roviny středobelgické spojují pšenici a cukrovku. Ve Flandřích je rolní koberec velmi pestrý a rozmanitý: hustá tráva polderů, žitniště, pole bramborová a řepná, kusy země vzdělané po zahradnicku, se lnem, tabákem, čekankou a chmelem. Tato různost plodin působí pospolitost jednotlivých krajů a zachovává jejich svéráz. (Obr. 80.)

Přes to že trvá zvláštní povaha jednotlivých krajů, působí vliv světového trhu, že se hospodářství stává stejnějším a stejnějším. Jako v celé západní Evropě, ustoupily textilní a olejnaté rostliny před cizími sou-

peři; také chleboviny pomalu pozbývají půdy. Se 283.000 hektarů roku 1866 poklesla pšenice na 148.000 roku 1925, žito se 289.000 na 231.000. Naproti tomu všechny plodiny, které živí dobytek, obilí, píce kořenová i zelená, louky a pastviny, se šíří. Na 100 hektarech vzdělané půdy živí nyní Belgie 92 kusů skotu a 64 vepřů místo 40 a 15 kolem roku 1840. Hledíme-li pouze k počtu kusů, není ještě ten pokrok tak značný; po-



Obr. 80. *Zemědělská mapa Belgie, podle Michotta.*

Převládající plodinou je: 1. pšenice, — 2. žito, — 3. oves. — 4. Hlavní cukrovary.

čítáme-li však, oč vzrostla váha masa a produkce mléka, musíme jej zdvojnásobiti. Mnoho zvířat, která bývala dobytkem pracovním, se stala dobytkem skýtajícím důchod; od roku 1895 se rozmnožily družstevní mlékárny, a belgický sedlák dodává trhu ohromné množství másla.

Belgické zemědělství pracuje zvláště pro domácí odbytiště, pro velmi husté dělnické obyvatelstvo. Málo výtěžků jeho práce jde za hranice: těžcí koně do Německa a Francie, rané zemáky, čekanka a cukr, trochu vepřového masa a másla, skleníkové ovoce a přepychové rostliny. Naproti tomu, přes to že tak intensivně hospodaří, neuživila by se Belgie

bez dovozu z ciziny; musí kupovati pšenici ze zemí na Černém moři a na Ríu de la Plata, jakož i z Indie a ze Severní Ameriky. V letech 1881—1890 jí dodávala cizina 55%, dnes jí dodává 80% pšenice, kterou spotřebuje. Ani ječmen a oves domácí nedostačí jejím potřebám. Ačkoli jsou velmi správně řízeny, dodávají lesy jenom 10% potřebného dříví. V zásobení továren je belgický len toliko maličkým příspěvkem. Také je nutné kupovati z ciziny maso, máslo, sýr, vejce; rok co rok platí Belgie za ty nákupy veliké peníze jen do Nizozemí, ani nemluvě o jiných dodavatelích evropských a amerických.

Tak tedy podle celého rázu zemědělského hospodářství belgického máme dojem, že přes intensivní produkci není polní práce hlavním činitelem v životě té země. Belgie je v podstatě zemí průmyslovou.

II. BELGICKÝ PRŮMYSL

Již od drahné doby bují na půdě belgické život průmyslový. Možno v něm rozeznávati několik období a bral na sebe několikeru podobu. Za středověku se flanderská a brabantská města stala velkými dělnickými obcemi, jejichž tovary se šířily po celé Evropě. Toto městské soustředění je první podobou průmyslové vzdělanosti; dělníci pracují uvnitř měst.

Ale koncem 15. a na začátku 16. století zavládá nové rozdělení průmyslové práce, které potrvá převážně až do polovice 19. století. Aby totiž se vymkli úzkým rámcům cechovního života a nákladnému živobytí městskému, rozcházejí se výrobci po venkově; průmysloví pracovníci se stávají vesničany. Velcí obchodníci, řídící výrobu, měli tak po ruce hojné a laciné pracovnictvo. V některých krajích se přímo hemžilo tkalcovskými stavy; možno říci, že venkovské prostředí bylo naveskrz zprůmyslněno; celé Flandry byly ohromnou dílnou.

Koncem 18. století byly v Belgii dvě průmyslové skupiny: železářská skupina wallonská a textilní skupina flanderská a brabantská; k tomu lze připojiti malou skupinu vlnařskou, která se kolem polovice 17. století vystěhovala z Lutychu a usadila na venkově vervierském. Ve Wallonsku byly vysoké peci, hamry a slevárny rozptýleny po údolích, na blízku lesů; tisíce hřebařů pracovalo v Henegavsku a kolem Lutychu, zbrojíři kolem Lutychu, nožíři kolem Namuru. V Brabantu a ve Flandřích byly na venkově desetitisíce krajkářek, přes 300.000 lidí předlo a tkalo len. Tehdy si země sama dodávala skoro všechnu surovinu, železo i len. Byl však již ten průmysl naprosto závislý na cizích odbytištích; nebýti vývozu, všechny ty malé dílny by se byly octly v bídě. Pro své plátno,

krajky, přízi, sukno, stejně jako pro hřebíky, železo v tyčích a nože, nalézala Belgie odběratele ve Francii, ve Španělsku, v Rusku; prostředníky jí tehdy dělali nizozemští a britští obchodníci. Každé rozšíření odbytiště bylo příznivo průmyslové výrobě; tak na příklad mělo jisté hospodářské výhody pro Belgii její chvilkové spojení s Francií za revoluce a za císařství.

Na ty staré a velmi životné kořeny se narouboval nový průmysl, když nastala vláda uhlí. Ráz belgické výroby se změnil. Její velká osobitost není více, jako kdysi, ve výrobě látek, nýbrž spíše ve výrobě těžkých hmot, vzešlých z nerostných surovin: koksu a briket, trámců, kolejnic a plechu, cementu, zboží šamotového, skla, zinku. Dnes pracuje 160.000 dělníků v uhelných dolech, 7000 v koksárnách a briketárnách, 36.000 v železárnách a ocelárnách, 100.000 v mostárnách a strojírnách, 6400 v dolech zinkových, 26.000 ve sklárnách, 26.000 v továrnách keramických, 38.000 v továrnách na lučebniny; dohromady asi třikrát tolik jako v průmyslu textilním. (Obr. 81.) Na rozdíl od Francie vyrábí Belgie, a to i v textilnictví, poměrně málo hodnotnějších tovarů; věnuje se hlavně výrobě polotovarů, vlněné, lněné, hedvábné příze, jež pak jsou surovinou pro jiný průmysl a jež ona vyváží. Celkem Belgie vyrábí mnohem více co do množství než co do hodnoty. Tuna vyvezeného zboží má čtyřikrát menší cenu v Belgii než ve Francii.

Poněvadž je hojnost dopravních prostředků, je průmysl všude rozptýlen a proniká celou zemí; nesoustředí se pouze při bývalých středištích západních a při uhelných pánvích. Proudí neustále a zachycuje se i v nejmenších městečkách. Kdežto v letech 1850 až 1900 vzrostlo veškeré belgické obyvatelstvo o 50%, počet průmyslového obyvatelstva se zdvojnásobil. Průmysl se stává zájmem celé země. Z celku cenných papírů belgických jsou hodnoty průmyslové a obchodní 30 procenty, kdežto ve Francii pouze 15 procenty. Životnost belgického průmyslu je taková, že přese strašné pohromy světové války se opět brzo pozvedl; již koncem roku 1920 dosahovala měsíční výroba litiny a oceli dvou třetin množství z roku 1913, a vývoz tovarů tří čtvrtin. Roku 1925 již byla předválečná čísla předstižena. Toto rychlé zotavení svědčí o vzácném přizpůsobení k průmyslové práci a jeví se jako návrat ke starému zvyku.

Průmyslnost staví Belgii v mezinárodním životě na podobné místo jako Velkou Britanii; ani ona nemůže žíti beze světového trhu. Nejenom svým denním chlebem závisí na cizině, ale nemá doma ani skoro žádných surovin, vyjímaje uhlí; kupuje ze zahraničí len, vlnu, bavlnu, rudu železnou i zinkovou, dříví, kaučuk. Suroviny a polotovary činí 55% je-

jího celkového dovozu. Potraviny dostává z Rumunska, Brasilie, Argentiny, Nizozemí, Spojených států, Španělska, Italie a Francie, textilní suroviny z Australie, Ruska, Indie, Argentiny, Velké Britanie, nerostné ze Španělska, Francie, Australie, Italie, Brasilie, Indie. Veškerou tou dopravou se stává důležitým článkem v řetěze světového dopravního obratu.



Obr. 81. *Průmyslová mapa Belgie, podle Michotta.*

Výměnou za potraviny a suroviny musí Belgie prodávati výrobky svého průmyslu. Vývoz je životní podmínkou jejího průmyslu; kdežto Francie vyváží jen sedminu průmyslové výroby, a Britanie čtvrtinu, vyváží Belgie celou třetinu; za normálních poměrů prodává sklářství do ciziny devět desetin svých výrobků, železářství přes dvě třetiny, textilnictví přes polovici. Nebýti zahraničního odběru, nemělo by belgické dělnictvo práce; bez něho by nebylo čím platiti nákupy potravin a surovin. Belgie náleží k typu nejvlastněji evropské civilisace: spousty lidí žijí tu na půdě, která jich neuživí, vyrábějí pro celý svět zboží, ve které se ztělesňuje jejich práce, začež pak od světa dostávají denní chléb.

III. BELGICKÉ DOPRAVNICTVÍ

Průmyslový život, jako je belgický, nesnese odloučenosti ani utkvělosti; musí se tu síť místních dopravních prostředků připojovati k velkým tepnám obecného pohybu. Žádná země se Belgii nevyrovná sítí vnitřních dopravních tratí. Byla první zemí na evropské pevnině, která vystavěla železnici, a to trať z Bruselu do Mechelen roku 1835, prodlouženou roku 1836 do Antverp. Spojení železnou drahou bylo hotovo roku 1837 mezi Antverpami a Gentem, roku 1838 mezi Gentem a Ostendem přes Brugy, roku 1841 mezi Bruselem a Monsem, roku 1843 mezi Lutychem a Verviers. Délka železničních tratí byla 578 kilometrů roku 1845, 2305 kilometrů roku 1865, 4417 kilometrů roku 1885, 4895 kilometrů roku 1921. Neměli bychom však přesné představy o železniční síti belgické, kdybychom k těmto obecně prospěšným tratím nepřidali síť lacino vystavěných místních drah, skorem vždycky úzkokolejných (jednometrových), jimiž obecný ruch dopravní proniká až do nitra venkova. První lokálky (vicinálky), spojující Ostende a Nieuwpoort, Antverpy a Hoogstraeten, jsou z roku 1885; roku 1887 jich bylo 315 kilometrů, 1840 kilometrů roku 1900, 4377 roku 1924. Sečteme-li ta dvě čísla, dostáváme celkem v Belgii asi 9200 kilometrů,*) což je hustota 30 kilometrů na 100 kilometrů čtverečních, jaké nikde na světě není dosaženo; Velká Britanie má pouze 13, Francie 10 kilometrů. (ČSR 9.5, Čechy 12.7 roku 1925.)

Tato hustota železných drah činí přejíždění snadné, ba žádá si ho; celá země působí dojmem velkého města, jehož všechny čtvrti jsou spojeny četnými a rychlými vlaky. Tím je provedeno těsné sdružení venkova s městem; je umožněno, aby na venkově zůstávala spousta dělníků, odjíždějících ráno do továren a dolů, a večer se vracejících domů. Dráhy tak způsobují ten demografický rys vlastní Belgii, že totiž bydlí na venkově dav průmyslového proletariátu. Toto zobecnění železnic omezilo přitažlivost příliš rozsáhlých městských shluků, které by pohlcovaly lidi; jím bylo až dosud zachráněno blahodárné připoutání dělníka k půdě. Železniční doprava pak ovšem vykazuje na tak maličkou zemi obrat obrovský; roku 1880 bylo po státních drahách belgických dopraveno 48 milionů lidí, roku 1924 však 240 milionů a spolu s nestátními drahami 260 milionů lidí, takže na jednoho belgického obyvatele připadá ročně 25 jízd, kdežto roku 1880 jich připadalo sedm. Váha přepravovaného zboží vzrostla s 18 na 88 milionů tun (v ČSR 89.5 mil. tun), což je výrazem mohutnění dopravy průmyslové.

---

*) Roku 1926 podle Stat. přír. rep. čsl. 9667.

Po místních drahách roku 1924 přejelo 213 milionů lidí. (Československé dráhy dopravily roku 1925 celkem 325 milionů cestujících, připadlo tedy na jednoho obyvatele 23 jízd; roku 1926 stejně, 1927 jen 315 mil.)

Síť vnitřní dopravy belgické se křižuje s traťmi dopravy mezinárodní, neboť Belgie leží na cestě několika velkých průvozních proudů evropských. Již roku 1843 byla otevřena trať z Antverp do Kolína. Roku 1855 bylo zavedeno spojení z Antverp do Rotterdamu, roku 1859 z Bruselu do Lucemburku a z Bruselu do Lille. Poznenáhlu se belgické dráhy vyzbrojovaly pro mezinárodní vlakové spojení mezi Velkou Britanií a střední Evropou, mezi střední Evropou a Francií. Možno říci, že Belgie je „točnicí" na trati z Londýna do Berlína přes Ostende, Brusel a Kolín, na trati z Londýna do Cařihradu přes Ostende, Brusel, Kolín a Frankfurt, z Londýna do Basileje přes Lucemburk, z Paříže do Amsterdamu přes Brusel, z Paříže do Berlína přes Lutych, z Londýna do Kolína přes Calais a Lutych. Všechen tento mezinárodní pohyb se připojuje k dopravě zboží z Porýní do Antverp a přináší belgickým drahám cenný zisk, celé zemi pak dodává onoho světového ovzduší, tak příznivého velkému obchodu.

Doprava po vodě náleží zejména v západní Belgii odedávna k nejobvyklejšímu způsobu dopravy. Na těch rovinách, kde rozvodí je zřídka překážkou mezi dvojím poříčím, jsou vodní cesty tak staré jako průmyslový život. Je známo, že Flandry měly již ve 13. století síť průplavů. Mezi Severním mořem, francouzskou hranicí a Šeldou není flanderského města, které by nemělo přístavu na průplavu nebo na řece.

Wallonská země není tak štědře obdařena; podobou svého vodopisu se jaksi odlučuje od ostatní Belgie. Sambre a Maas se pramení ve Francii; Maas brzo zrazuje Belgii a teče do Nizozemí. Mezi maaským poříčím a šeldským není přirozeného spojení přes Henegavsko, Brabant a Kempenland. Uhelná pánev a železářství musilo býti uměle připojeno k velkým městům západním a k Antverpám. To spojení je dnes provedeno po třech tratích: průplavem z Charleroi do Monsu, který roku 1927 nebyl ještě dostavěn, se čtyřmi zdymadly, která mezi La Louvière a Thieu vyrovnávají hladinový rozdíl 66 metrů; průplavem z Charleroi do Bruselu, který prochází tunelem u Godarville; průplavem z Lutychu do Antverp, který povstal úpravou několika úseků jiných průplavů. Z těchto tří tratí má největší obrat třetí, jediné to spojení mezi Lutychem a Antverpami. Dopravuje 2,500.000 až 3,000.000 tun podle jednotlivých úseků, což je třikrát větší ruch než u obou ostatních dohromady. Ale tato doprava se děje velkou oklikou a je velmi zdlouhavá; Lutych si stýská na nedostatečné spojení s Antverpami.

Přese všechny nedostatky je tato splavná síť jednou z nejhustších, jaké jsou na zeměkouli; připadáť 7.5 kilometrů vodní dráhy na 100 čtverečních kilometrů (v Německu 2, v Anglii 3.5, ve Francii 3.7). Děje se po ní 45% vnitřní dopravy zboží, po železnicích 55%. Její význam stále vzrůstá, neboť roku 1880 se po vodě dopravovala jenom třetina zboží. Vzrůstá totiž při každém pokroku, který učiní průmysl. Důkazem toho je, co se tudy dopravuje: 28% zboží je uhlí a koks, 18% stavivo, 17.5% zemědělské plodiny, 12% průmyslové výrobky. Samy tyto čtyři skupiny dodávají již tři čtvrtiny všeho obratu; ukazují velmi zřetelně na velký průmyslový shluk. Belgická vnitřní plavba, která nalézá doma již hojný náklad, slouží i cizině; 12.000 jejích ,,námořníků" se nespokojí s belgickými zákazníky, pronikají po všech přístupných tratích i za hranice, do Nizozemí, do Německa, do Francie. Vodní cesty jsou stejně jako železné dráhy majetkem belgického státu; nejsou tedy jejich soupeřkami, spíše jejich spolupracovnicemi.

Nemá-li průmyslová země styku s mořem, nevyužije plně výhod své práce. Belgie má na Severním moři 67 kilometrů dlouhé pobřeží, zejména však má šeldské estuarium. Toto úzké mořské průčelí nevábí k sobě pouze obchod belgický, nýbrž také obchod pevninského zázemí, pro něž je tento přístup k moři nejkratší cestou. Tím se dostává Belgii ceny jakožto zemi mezinárodního průvozu. Ve dvojí době svých dávných dějin již zakusila, jak obohacuje takové prostředkování: za doby bružské, od 12. do 15. století, a za doby antverpské, od 15. do 17. století. Za našich dnů pro ni nastala nová doba antverpská; dovoz Antverp je z třetiny složen ze zboží určeného k opětovnému vývozu do ciziny, a v jejich vývoze je polovice zboží, které nepochází z Belgie. Tento průvoz přes Antverpy činil ročně v letech 1911 až 1913 hodnotou 1500 milionů franků a váhou 4,100.000 tun, v letech 1919 až 1921 pak 2900 milionů franků a 2,700.000 tun. Ale Antverpy jsou také velkým přístavem národním, neboť soustředí skoro devět desetin námořního obratu belgického. Belgičané však chtěli míti více styčných bodů s mořem; několik umělých cest přivádí mořské koráby až ke zdem měst ve vnitrozemí: do Brug průplav ústící u Zeebrugge (10.2 km), do Gentu průplav od Terneuzen (17.5 km v Belgii), do Bruselu průplav od Rupelu (27.9 km).

Je překvapujícím paradoxem, že ta námořní doprava, tak nezbytná pro celé belgické hospodářství, nenáleží Belgičanům. Nejsou ani loďaři ani námořníky; svou mořskou dopravu svěřují cizincům, hlavně Angličanům. Belgické obchodní loďstvo mělo roku 1850 teprve jen 161 lodí o 35.000 tunách; snaha po jeho rozmnožení dovedla ten počet zvýšiti

do roku 1924 toliko na 183 lodí o 375.885 tunách. Je to jen desetina lodní tonáže zajíždějící do belgických přístavů. Jsouc tak závislá na cizím loďstvu, ztrácí Belgie ohromné částky, které platí jiným za svou dopravu; přichází také o zisk ze stavby lodí, neboť více než dvě třetiny jejích lodí byly postaveny v cizině. A co více, za cizími plavebními společnostmi přišly do Belgie i cizí vývozní firmy; následkem toho je, že část zahraničního obchodu se děje prostřednictvím cizích podniků, že komisionářské firmy na sebe strhují styky s odběrateli a že tak mnoho belgického zboží přichází do zámořských odbytišť, zbaveno jsouc takořka své národnosti. Je-li pravda, že národní zboží jde za národní vlajkou, pak trpí belgický průmysl tím, že nemá k službám vlastní vlajky.

IV. VÝMĚNNÉ STYKY BELGIE SE SVĚTEM

Přes to že má maličké území, náleží Belgie mezi velké obchodní státy. Roku 1831 připadalo ze zahraničního obchodu 45 franků na jednoho obyvatele, roku 1910 však 520 franků; tak tedy byla Belgie nemnoho za Velkou Britanií (555 fr.), daleko před Německem (240), Francií (230), Ruskem (40). V librách šterlinků pro rok 1923 činí toto číslo 26, takže Belgie stojí za Spojenými státy (38), Švýcarskem (38), Nizozemím (39), ale před Francií (15) a Italií (6).*) V absolutních číslech převyšuje celkový zahraniční obchod zemí majících větší rozlohu i více obyvatel, jako je Španělsko, Polsko, Brasilie, Rumunsko.**)

Lze říci, že výměnné styky Belgie jsou všesvětové, neboť se týkají více než devadesáti zemí. Její odběratele a dodavatele lze rozvrhnouti ve dvě skupiny: jednak to jsou země s prostou hospodářskou stavbou, jednak země na vysokém stupni hospodářské organisace. První jí prodávají suroviny a potraviny, kupují od ní tovary; Brasilie jí posílá kávu, Rumunsko a Argentina obilí, Chile od ní kupuje výzbroj pro železnice a tramvaje, Brasilie a Indie železářské zboží. Ale vyjímaje Argentinu, nejde tu o styky rozsáhlejší; ba i v Kongu, ve své kolonii, je Belgie účastněna jen asi poloviny zahraničního obchodu.

---

*) V ČSR připadalo roku 1923 na každého obyvatele 1688 Kč, to jest něco přes 10 lib. šterl.

**) Roku 1926 je Belgie (s Lucemburskem) podle Stat. přír. rep. čsl. na dvanáctém místě za Spoj. státy, Velkou Britanií, Německem, Francií, Kanadou, Indií, Japonskem, Italií, Čínou, Argentinou a Australií; po ní přichází britské Malajsko, nizozemská Indie, Československo (15.), Brasilie, Švýcarsko, Švédsko, atd.; Španělsko je 21., Rakousko 23., Polsko 29., Rumunsko 35., Maďarsko 36., Jugoslavie 39.

Nejznačnější styky má Belgie se zeměmi hospodářsky vyvinutými, se Spojenými státy a se svými sousedy: 21% zahraničního obchodu připadá na Francii, 5.8% na poválečné Německo, 17.6% na Velkou Britanii, 11.5% na Nizozemí, to jest přes polovici na nejbližší sousedy (10% na Spoj. státy). Z Nizozemí, státu to zemědělského a osadního, dostává Belgie dobytek, máslo a sýr, obilí, vejce, koření, kakao, tabák; posílá mu tovary, jako přízi a tkaniny, stroje a vozidla. Belgie je účastna pětinou ve vývozním obchodě Francie, jež jí prodává víno, obráběné tovary ocelové, tkaniny vlněné a hedvábné, předměty přepychové a módní, ovoce, len, železnou rudu, ba i uhlí. Francie kupuje z Belgie uhlí, stroje, zboží železné, zinkové a olověné, sklo, tkaniny, přízi. Tak tedy se projevuje hospodářská skladba Belgie, vyvinutá a složitá, přece však zaměřená k jistým zvláštním skupinám výroby, a tím méně schopná, aby se udržela sama a beze styků s cizinou, že trpí skrovností domácího odbytiště.

(ČSR dovezla roku 1929 z Belgie za 313,032.000 Kč, a to za 168.5 mil. vlny, za 23.7 mil. železa, za 22.7 mil. umělého hedvábí, za 11.5 mil. koženého zboží, hlavně pásek do klobouků, za 11.4 mil. lnu, za 11 mil. kovů, hlavně niklu, za 10 mil. elektrických strojů atd.; vyvezla tam za 188,405.000 Kč, a to za 33.7 mil. bavlněného zboží, za 20.2 mil. vlněného zboží, za 17.2 mil. sladu, za 16.3 mil. skla, za 14 mil. chmelu, za 13.6 mil. hliněného zboží, za 10 mil. papíroviny a papíru, atd.)

Všechno jmění belgické není domovem v Belgii. Energie, kterou nemůže pojmouti maličké státní území, jde za hranice; zakládá v cizině nové podniky, jiné podporuje, což je pro ni novým zdrojem příjmů. Belgický kapitál nalezneme hlavně v podnicích dopravních, jako jsou elektrické dráhy městské v Italii, Španělsku, Francii, železnice v Argentině, Brasilii, Číně, potom v důlních podnicích ve Španělsku, ve Francii, v Alžíru, v Rumunsku, Rusku, Číně, v elektrárnách a vodárnách evropských i jihoamerických, v pozemkových společnostech zabývajících se využitkováním nových zemí a osad v Argentině, Egyptě, Kanadě, na Javě, v Kongu. Toto ukládání peněz v cizině přináší hojný prospěch domácímu hospodářství. Získávají se tak totiž objednávky pro belgický průmysl, neboť belgické podniky rády odebírají svou výzbroj z Belgie, na splacení úroků pak se tak přivádí do země zboží, jehož překladištěm a trhem jsou Antverpy; tento kapitál napomáhá tedy vyrovnávati obchodní rozvahu Belgie, která je jinak pasivní, neboť dovoz přesahuje vývoz asi o 35%. Často mají ty belgické peněžní operace v cizině ráz mezinárodní; belgický kapitál se sdružuje s nizozemským na Javě, s anglickým a francouzským v Číně a v Kanadě, s francouzským v Jižní Americe a Kongu. Roku 1923 bylo

odhadováno, že tento vyvezený kapitál činí přes pětinu průmyslového jmění belgického (přes 3700 milionů franků tehdejšího kursu), z čehož přes polovici pohlcují podniky dopravní. Zeměpisně se dělí mezi Evropu (43%), románskou Ameriku (28%), Dálný východ (8%) a Afriku.

Belgické Kongo. V Africe se belgický kapitál ukládá hlavně v Kongu. Ačkoli tu jsou i četné podniky cizí, přece jen pomalu nabývají převahy belgické zájmy ve zhodnocování té kolonie. Belgie se stala koloniální mocností tak trochu nechtíc. Děkuje za to houževnaté a prozíravé vůli svého panovníka Leopolda II., jemuž evropské mocnosti přiřkly roku 1885 osobní svrchovanost nad „nezávislým státem Konžským". Roku 1907 dosáhl toho, že belgický parlament anektoval tuto velkou africkou kolonii. Roku 1919 byla ještě zvětšena o území Ruanda a Urundi (54.000 km²), jež Společnost národů odňala Německu. Kongo si konečně získalo veřejné mínění belgické; rozkvétá belgickým úsilím, a Belgie sama zas má prospěch z jeho pokroků.

Toto ohromné území, mající přes 2,350.000 čtverečních kilometrů (77krát větší než Belgie, 17krát větší než ČSR) je osídleno asi 7,730.000 domorodci; počet Evropanů tu byl 2760 roku 1907, 12.795 roku 1925 (z toho 7.770 Belgičanů). Opírajíc se o souvislou síť cest říčních a železných drah, které se navzájem doplňují, rozvíjí se celé hospodářství té země pronikavě a neodolatelně. Dlouho tu bylo pouze hospodářství sběrné (lesní kaučuk a slonovina), ale od roku 1910 pomalu Kongo upouští od těchto primitivních způsobů hospodářských a oddává se dolování a a plantážnictví. Roku 1922 činila měď z kraje Katanga hodnotou skoro polovici vývozu, a vedle diamantů a radia byla v něm také káva, kakao, bavlna, ba i kaučuk z plantáží. V dovoze poklesá množství lihovin a střelných zbraní ve prospěch tkanin, soli a nářadí. V tomto zahraničním obchodě má Belgie převážné místo: 56% v dovoze a 47% ve vývoze (hodnotou). Tato mladá kolonie malého státečku evropského se jeví jako nejmocnější a nejlépe vybavená z tropických kolonií afrických, jako výtvor podnikavosti, která je silou Antverp a která proniká celým hospodářským životem belgickým.

V. BELGICKÉ OBYVATELSTVO

Belgie je malá země (30.441 km²), mající mnoho lidí (7,811.876 roku 1926). Odedávna je známa jako půda, na které lidská bylina roste a se množí. Abychom nezacházeli příliš daleko do minulosti, víme, že

počet jejího obyvatelstva vzrostl ohromně za druhé polovice 18. století; samy Flandry, které měly 800.000 lidí roku 1784, měly jich 1,000.000 roku 1801. Tehdy úžasně stouply nájmy a nastala strašná krise chudinská. V 19. století se ten vzrůst sice zpomalil, ale nepřestal; při každém sčítání se ukazuje přírůstek.

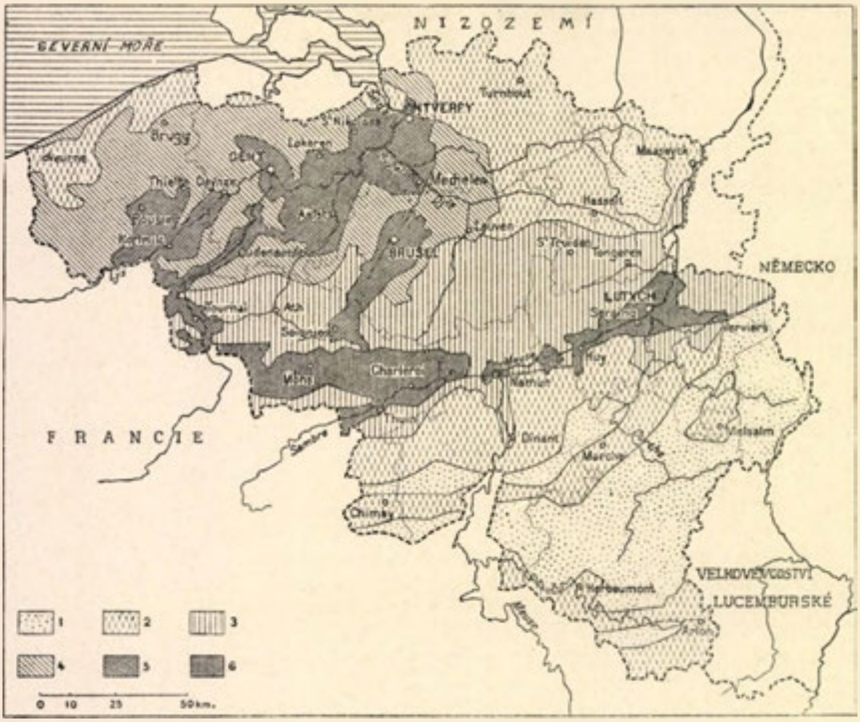
1830	3,785.000	1876	5,336.185
1836	3,927.901	1890	6,069.321
1846	4,337.196	1900	6,693.548
1856	4,529.560	1914	7,684.492
1866	4,827.833	1926	7,811.876

Za sto let se počet belgických obyvatel zdvojnásobil; je to vzrůst podobný jako v Německu, ale menší nežli ve Spojeném království, kde se počet obyvatelstva ztrojnásobil. Ten vzrůst je výsledkem převahy porodů nad úmrtími, která činí asi 1 % ročně. Ale ten rozdíl den ode dne je způsobován více poklesem úmrtnosti nežli vzrůstem porodnosti. Od roku 1830 do roku 1925 se zmenšila úmrtnost s 25.3‰ na 13‰, porodnost s 32.3‰ na 19.7‰, (ČSR má roku 1928 úmrtnost 15‰, porodnost 24‰). Porodnost v Belgii poklesá; zdá se, že je odrazem vzdělanostního stavu, ve kterém zobecnění blahobytu má za následek omezenou plodnost sňatků. Toto zmenšení počtu porodů se týká mnohem více provincií wallonských nežli provincií flámských; největší porodnost má Limburg (30.5‰), nejmenší Henegavsko (17‰).

Toto množství obyvatelstva na skrovné rozloze dává pak ohromná čísla poměrné lidnatosti po čtverečním kilometru. V celé Belgii stoupla hustota obyvatelstva se 128 roku 1830 na 257 roku 1926; je větší nežli ve Spojeném království (144), v Italii (124), v Německu (123), ve Francii (74); ale jen o málo převyšuje hustotu samotné Anglie, která je 239. (V ČSR je podle odhadů k 31. prosinci 1927 asi 102, v Čechách 133, ve Slezsku 165). Správnou představu však si o ní učiníme jenom, když si všímáme krajských rozdílů. V krajích písečných a vysočinných je neveliká: Lucembursko 52, Namur 96, Limburg 125; překvapujících čísel však dosahuje v Západních Flandřích (272), v Lutyšsku (300), v Henegavsku (327), v provincii antverpské (367), ve Východních Flandřích (375), v Brabantě (475). Tato početnost lidí poutá velice pozornost cizinců, cestujících po Belgii; projevuje se ve spoustě domků na venkově a v neobyčejném ruchu dopravním. (Obr. 82.)

Velkou zvláštností v osídlení Belgie je stále ještě hustota obyvatelstva

venkovského. Pohodlné dopravní prostředky umožňují, aby množství dělníků průmyslových bydlilo na venkově. Předplatní lístky jsou levné, vlaků je mnoho, a tak den co den do nich nasedají celé armády pracovníků, kteří ráno odjíždějí ze své vesnice a večer se do ní vracejí; jejich



Obr. 82. *Hustota lidských příbytků v Belgii, podle M.-A. Lefèvra.*
1. Do 10 domů na čtver. kilometru. — 2. Od 11 do 25. — 3. Od 26 do 50. — 4. Od 51 do 100. — 5. Od 100 do 250. — 6. Přes 250.
Tato mapa se přibližně shoduje s mapou poměrné lidnatosti. Vidíme tu velkou hustotu obyvatelstva v kraji průmyslovém, ve shluku bruselském a ve Flandřích.

nesčetné domky, rozeseté podél silnic anebo seskupené ve vesnice, dodávají venkovu vzezření mraveniště. Venkov zásobí města, továrny a doly pracovnictvem; na 500.000 dělníků se takto neustále stěhuje. K těmto průmyslovým dělníkům musíme přidati dělníky zemědělské, odcházející na žně do belgického kraje s velkým polním hospodářstvím, jakož i ony, kteří chodí za hranice do kraje lilleského a maubeugeského. Mnoho Belgičanů zůstává trvale ve Francii; roku 1921 se jich počítalo 415.000, kteří žili zvláště v départementech na sever od Seiny. Usazují se buď jako ná-

jenci nebo i jako pozemkoví vlastníci na vylidněném francouzském venkově.

Dělníci, kteří bydlí na venkově, tam také většinou pracují. Odhaduje se, že je přes 500.000 drobných usedlostí, menších nežli 1 ha, které nepostačí k výživě držitele, nemá-li mzdu jako její doplněk. Územně zaujímají celkem nepatrnou rozlohu; ale sociálně mají svou početností velký význam. Vytvářejí pracovitý lidský dav, z něhož přes přitažlivost průmyslu vycházejí a se obnovují složky třídy rolnické.

S hlediska společenského je Belgie zemí drobných rolníků; usedlosti o 1 až 5 hektarech jsou dvěma třetinami celého počtu, od 5 do 15 hektarů čtvrtinou. Náramným dělením půdy se vyznamenávají provincie severní a západní; průměr rolnické usedlosti nepřesahuje celkem 3.5 ha v Západních Flandřích, 2.5 ha ve Východních. Máme-li se octnouti v oblasti převládajícího velkostatkářství, musíme jíti do některých krajů, jako jsou poldery, Hesbaye, Condroz, sprašové Henegavsko. V Belgii jsou usedlosti o 15 až 50 hektarech jen 7% celkového počtu; usedlosti o více než 50 hektarech 1%; všechny dohromady zaujímají dvě pětiny zemědělské rozlohy. (V ČSR je zemědělských závodů pod 1 ha 29.5%, od 1 do 5 ha 43%, od 5 do 10 ha 14%, od 10 do 30 ha 11%, od 30 do 100 ha 1.75%.) Statky o více než 150 hektarech jsou nečetné v Belgii, je jich mnohem méně nežli na příklad ve východním Německu a severní Francii. (Obr. 59., 64., 65., 66., 67., 68. a 72.)

Na rozdíl od Francie (nebo Československa), kde převládá přímé obdělávání, je v Belgii vzdělávaná půda toliko ve skrovné míře majetkem těch, kdo na ní pracují. Odedávna se kapitál vzešlý z průmyslu a obchodu zmocňuje půdy; vliv městského bohatství proniká celým venkovem. Sedlák, který je vlastníkem svého pozemku, není jako u nás příznačnou složkou venkovské společnosti. Větší význam má pouze na wallonském jihu. Ze 100 hektarů vzdělávané půdy je jich přímo obděláváno vlastníkem 60 v dolním Lucembursku a 76 v Ardennách. Celkem však 70% belgické půdy je obděláváno nájemci; ten poměr je ovšem značnější v Britanii, ale daleko není takový v Nizozemí (49) nebo v Německu (12). Nepřímé obdělávání půdy nájemci zabírá 53% výměry v Kempech, 67% v Condrozu, 70 až 75% na sprašových nivách, 83% na flanderských píscích, 85% na polderech. Tyto poměry pozemkového vlastnictví jsou odrazem společenských poměrů země, proniklé naprosto životem městským.

Městská míza stoupá velmi brzo z té země, jíž procházejí už za dávného středověku velké proudy evropské dopravy. Pirenne upozorňuje,

že nejstarší doklady dávají belgickým městům dvě příznačná jména: „říkajíc jim portus (přístavy), to jest výkladiště, anebo emporia, to jest překladiště". Vznikají z obchodních styků, jedna na estuariu s přílivem, jako Brugy, Nieuwpoort nebo Antverpy, jiná na stoku dvou řek, jako Gent, Lutych a Namur, jiná při splavných řekách, jako Mechelen, jiná, jako Lovaň a Brusel, při velké trati z Kolína do Flander. Na rozdíl od měst italských a od mnohých měst francouzských, která žila již za doby římské, pocházejí skoro všechna belgická města ze středověku. Tongeren a Tournai byla sice, jako Cambrai, římskými středišti, ale všechna ostatní, všechna velká, jsou ze středověku: Gent, Ypry, Brusel, Lovaň, Mechelen, Lutych. Jsou podivuhodným plodem hmotné vzdělanosti, která se vytvořila na velké silniční křižovatce. Guichardin napsal v 16. století, že celé Flandry jsou jen jediným souvislým městem. Roku 1526 bylo městské obyvatelstvo v Brabantě 35% celkového počtu, což je neobyčejné číslo na tu dobu. Síla a bohatství země se soustředí ve městech. Všecko, co je dílem panovnickým, nám připadá skoro chudé vedle toho, co je dílem městských obcí. Co jsou staré hrady hrabat a vévodů vedle velkolepých budov, vystavěných ve městech? Po celém Nizozemí skoro každá obec městská projevila svou hrdost dvěma skvělými budovami, radnicí a katedrálou, které nám dosud přivádějí na paměť jejich slavnou minulost; můžeme se jim obdivovati nejenom v hlavních městech, jako je Brusel, Lovaň a Brugy, nýbrž i ve městech méně významných, jako je Oudenaerde, Ypry, Tournai.

Na tu městskou květenu zavanul vysoušející vítr, počínaje 17. stoletím; je to doba, kdy řemesla vyšla z těsného bytu městského a rozšířila se po venkově. Hemží se pak velkými městysy, velkými vesnicemi, ale města upadají; Antverpy poklesnou se 100.000 obyvatel v polovici 16. století na 57.000 roku 1645. Koncem století 18. stěží začíná městský život znova rozkvétati; počítá se jen 80.000 lidí v Bruselu, 56.000 v Gentu, 62.000 v Antverpách, 18.000 v Lovani, 10.000 ve Verviers. Za průmyslového převratu však nastává kvašení ve všech městech. Přelévají se přes své hranice; největší z nich se rozvíjejí ve shluky, které zavalují venkovské okolí. Mezi roky 1850 a 1910 se ztrojnásobí počet obyvatelstva čtyř velkých měst, Bruselu, Antverp, Gentu a Lutychu. Z jejich předměstí se stávají města: Schaerbeek má 1800 obyvatel roku 1830 a 109.640 roku 1926; Hoboken 2630 roku 1856 a 27.800 roku 1926. Roku 1926 dosahuje obyvatelstvo vlastní obce 300.000 v Antverpách, 214.000 v Bruselu, 168.600 v Lutychu, 164.000 v Gentu. Od roku 1830 po naše dni vzrostly Charleroi a Châtelet pětinásobně. V celé Belgii napočteme 103

města o více než 10.000 obyvatelích. Dvě třetiny belgického obyvatelstva žije ve městech; není to tolik jako ve Velké Britanii (tři čtvrtiny), poněvadž velký počet belgických dělníků bydlí na venkově. Ale městská vzdělanost se vší společnou službou a rozvětvenými styky proniká celou zemi. Roku 1922 přes 6 milionů lidí užívalo rozváděné elektřiny. Městský duch se šíří po všem společenském životě. Nejenom se vyjadřuje mohutností družstev a společností, velikostí hromadných projevů činnosti, nýbrž také některými podobami politické organisace. Belgické obce zůstávají mravními osobnostmi, silnými a životnými, jimž stát neupírá jejich práv jako ve Francii; obecní samospráva se zračí ve velkých podnicích: dopravnictví, vodárenství, rozvádění plynu a elektřiny, v nichž obecní iniciativa zachovává naprostou převahu. Obecní svoboda zůstává v Belgii jedním z osobitých rysů národního života. (Obr. 60. a 62.)

LITERATURA

Mapy Belgie: 1. mapa v měřítku 1 : 20.000 v barvách, 427 listů. — 2. mapa v měřítku 1 : 40.000, v barvách nebo černá, 72 listů. — 3. mapa v měřítku 1 : 100.000, v barvách, 26. listů. — 4. mapa v měřítku 1 : 160.000, v barvách nebo černá, 6 listů. — Všechny tyto mapy mají výškové značení ve vrstevnicích. Provedl je a vydal Institut Cartographique Militaire à la Cambre (Bruxelles). Konečně jsou dvě výtečné mapy geologické, jedna v měřítku 1 : 40.000 (226 listů), druhá v měřítku 1 : 160.000 (12 listů).

Výšková nula, jíž užívá vojenský mapový ústav belgický, je průměrná hladina při odlivu za obyčejného mořského dutí v Ostende; tak je tedy o 2.13 m pod průměrnou nulou nivelace ministerstva veřejných prací.

Patria Belgica, Encyclopédie nationale publiée sous la direction de E. van Bemmel, Bruxelles, 1873-1875, 3 sv. in 8⁰. — Conférences faites au VIe congrès international d'expansion commerciale, Bruxelles, 1913. — *La Renaissance économique de la Belgique*, 12 sešitů, Bruxelles, 1918. — *Annuaire statistique de la Belgique*, Ministère de l'Intérieur, Bruxelles, vychází ročně. — *Tableau annuel du Commerce*, Bruxelles, vychází ročně. — *Recensement agricole*, Ministère de l'Agriculture, Bruxelles. — L. Hochsteyn, *Dictionnaire des communes de Belgique*, Bruxelles, 1898, 5 sv. — F. Kraentzel, *Géographie de la Belgique*, Bruxelles, 1909. — J. Halkin, *Géographie de la Belgique*, Namur, 1923. — E. Prost, *La Belgique agricole, industrielle et commerciale*, Paris, 1904. — E. van Bemmel, *La Belgique illustrée*, Bruxelles, 2 svaz., bez data. — Dumont-Wilden, *La Belgique illustrée*, Paris, 1910. — Camille Lemonnier, *La Belgique*, Bruxelles, 1905.

Statistique de la Belgique. Agriculture. Recensement général de 1910, Bruxelles, 4 svaz., 1913-1920. — J. Frost, *Agrarverfassung in Belgien*, Berlin, 1909. — De Laveleye, *Essai sur l'économie rurale de la Belgique*, Paris, 2e éd., 1875. — B.

Seebohm-Rowntree, *Land and Labour: lessons from Belgium*, London, 1910. — E. Vandervelde, *La propriété foncière en Belgique*, Paris, 1900.

Les industries à domicile en Belgique, Bruxelles, 1899-1904, 7 svaz. — *Monographies industrielles*, Ministère de l'Industrie, 10 sešitů, 1903-1911. — H. Gehrig, *Belgiens Volkswirtschaft*, Leipzig, 1918. — J. Lewinski, *L'évolution industrielle de la Belgique*, Bruxelles, 1911. — Četné články v *Revue Économique Internationale*. — *Recensement de l'industrie et du commerce* (1910), Ministère de l'Industrie, Bruxelles, 1921. — L. Dechesne, *L'expansion économique de la Belgique*, Bruxelles, 1900. — A. Deichmann, *Die Binnen-Wasserstrassen Belgiens*, Brüssel, 1917. — A. Delmer, *Le mouvement des combustibles minéraux sur les voies navigables belges*, Bruxelles, 1919. — O. Kayser, *Die belgischen Kleinbahnen*, Berlin, 1911. — E. Mahain, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemin de fer belges*, Bruxelles, 1910.

Ministère de l'Intérieur, *Relevé officiel du chiffre de la population du royaume au 31 décembre 1925*. — H. Demain, *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, Louvain, 1919. — J. de Deventer, *Atlas des villes de Belgique au XVIe siècle*, Bruxelles. — M.-A. Lefèvre, *L'habitat rural en Belgique*, Liége, 1925. — Rutten, *La population belge depuis 1830*, Louvain, 1895. — E. Vandervelde, *L'exode rural et le retour aux champs*, Paris, 1903.

ČÁST TŘETÍ

KAPITOLA DESÁTÁ

VELKOVÉVODSTVÍ LUCEMBURSKÉ

1. ÚZEMNÍ VÝVOJ

Velkovévodství lucemburské je stištěno mezi třemi velkými sousedy, Francií, Belgií a Německem, i jeví se nám jako dějinný svědek na rozhraní dvou kultur; náleží k marce, ve které po celá století stály naproti sobě vliv francouzský a vliv německý. Uniklo pohlcení a je dnes samostatným státem, menším, než je provincie lutyšská, a velký jen jako polovice francouzského départementu Ardennes.*)

Dějiny nám ukazují, jak Lucembursko**) bylo předmětem sporů mezi svými mocnými sousedy pro svou zeměpisnou polohu; ležíc na jih od drsných a chladných plošin ardennských, je průchodem mezi poříčím moselským a poříčím maaským. Na tom průchodu pak příroda skýtala znamenitou obrannou polohu, totiž skalnatou plošinu ohraničenou se tří stran hlubokými roklemi řek Alzette a Petrusse; tato přirozená tvrz, Lucemburk, střehoucí důležité cesty, byla původem územní skupiny, jíž dala jméno.

Již za římské doby byla krajina, kde měl povstati Lucemburk, středištěm kolonisace; setkávaly se tam dvě římské silnice: jedna z Remeše do Trevíru přes Arlon, druhá z Met do Trevíru přes Thionville (Diedenhofen) a Dalheim. Tam, na březích Mosely byl založen Trevír, Augusta Trevirorum (Trier, Trèves). V údolí se skrývaly kraje vzdělávané. u Nennigu, naproti Remichu, byly nalezeny zbytky krásné vily. Ve 3. století měli již Římané na alzettské skále tvrz právě na místě pozdějšího Lucemburku.

*) Je to o něco více než polovina našeho Slezska, jen třikrát více než Praha s okresem Praha venkov.

**) Německy a flámsky Luxemburg, francouzsky Luxembourg.

Po celý středověk podléhá ta země vlivu německému. Roku 887 se dostane spolu s Lotrinskem pod německé panství, roku 925 se stává císařským lénem, propůjčovaným císařským vévodům. Koncem 10. století jeden z nich vystavěl hrad na stoku řek Alzette a Petrusse, a založil panství lucemburské, které bylo ve 12. století povýšeno na hrabství. Počínaje rokem 1288 splývají osudy toho hrabství s osudy německé říše. Několik hrabat dosáhlo nejvyšší hodnosti císařské, a jeden z nich přeměnil hrabství v samostatné vévodství.*)

Ale mocný rod lucemburský vymřel a země přešla roku 1443 do rukou Filipa Dobrého, vévody burgundského. Tu nastává obrat. Lucembursko se ocitá na jevišti politiky západní; jsouc přivtěleno ke státům burgundským jako celé Nizozemí, stává se částí sporné oblasti, v níž hledí Francie získati půdu a po níž posunuje své hranice. Za Karla Pátého se Francouzi po dvakrát zmocní lucemburského vévodství. Pyrenejskou smlouvou za Ludvíka XIV. je okleští, odloučivše od něho Thionville a Montmédy. Roku 1684 je pohltí celé; Vauban opevňuje Lucemburk, v němž vidí bránu Lotrinska na silnici pařížské. Ale roku 1697 musí Francie tuto kořist vrátiti Španělsku. Za revoluce Francouzi opět obsadí Lucembursko a roku 1795 je anektují jakožto département Forêts. Lucembursko zůstává francouzské skoro po dvacet let, až do roku 1814.

Po roce 1814 se váhy opět naklánějí, a vliv německý znovu sílí. Spojenci, chtějíce otevříti hranice francouzské, odejmou Lucemburk Francii. Odkrojí od vévodství celou východní část a dají Prusku, jež si chce zajistiti spojení mezi Cáchami a Trevírem. Zbytek Lucemburska povýší na velkovévodství a přes to, že je vzdáleno od Nizozemí, odevzdají je ve vlastnictví dynastii oranžsko-nasavské, jež tehdy panuje v té zemi. Záměry nepřátelské Francii se zračí v tom, že nový stát přivtělí k německému spolku; Lucemburk se stane spolkovou pevností a dostane posádku ze tří čtvrtin pruskou. Ale tato úprava se zase zhroutí revolucí, která odloučí Belgii od Nizozemí. Velkovévodství, jemuž se protiví pruské poručnictví, se postaví na stranu Belgie. Ze smlouvy londýnské (1839), která upraví poměr mezi Belgií a Nizozemím, vyjde opět okleštěno. Celá jeho wallonská část je dána Belgii; stane se tam provincií Luxembourg, úplně tak odloučenou od Německého spolku. Zbudou tři kraje: Lucemburk, Diekirch a Grevenmacher, které vytvoří nynější Lucembursko a

*) Míněn je Jindřich VII., otec Jana, krále českého, a Karel IV. Císař Karel nebyl ovšem hrabětem lucemburským; za něho vládl v Lucembursku jeho bratr Václav, který pak odkázal Lucembursko synu Karlovu, králi Václavu IV. P. př.

zachovají tehdy svou ústavu z roku 1815: jsou osobním majetkem krále nizozemského a přísluší k Německému spolku. (Obr. 83.)

Ještě jedna změna čekala politické postavení Lucemburska. Německý spolek se roku 1866 rozpadl po vítězství Pruska nad Rakouskem, a tu Evropa zakročila, aby upravila osud toho státečku. Francie by jej byla ráda anektovala, ale Prusko se tomu opíralo. V úmluvě londýnské z roku 1867 se Francie vzdala svých nadějí a Prusko vyklidilo Lucemburk. Bylo nařízeno zrušiti opevnění a velkovévodství lucemburské bylo prohlášeno za neutrální a nezávislé. Smrtí Viléma III., krále nizozemského a posledního člena rodu oranžsko-nasavského (1890), zanikla personální unie Lucemburska s Nizozemím; od té doby má svou vlastní dynastii. Lucembursko je tedy svobodným státem, majícím svou vlastní ústavu a správu. Ale je to stát malinký. Jeho nepatrnost jej činí neschopna, aby se vzepřel násilí; jeho neutralita ho roku 1914 neuchránila před vpádem německých vojsk. Ale jeho politické bytí je založeno na touze jeho obyvatel zůstati Lucemburčany, a toto právo národů bude zárukou jeho samostatnosti.

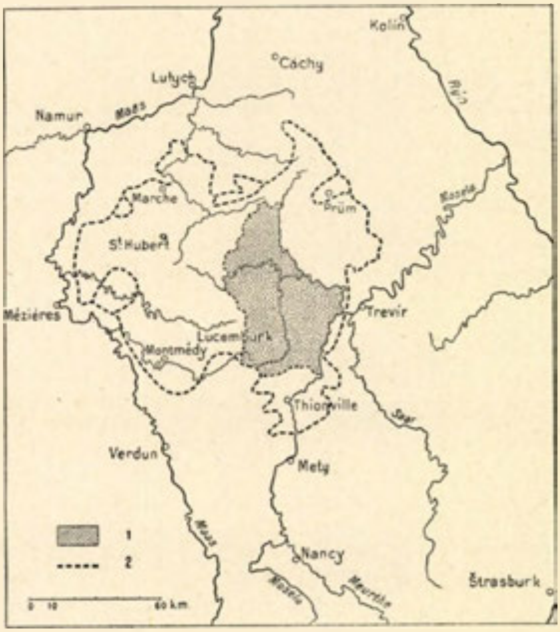
Jaké dnes je, jest velkovévodství lucemburské sotva čtvrtinou toho, čím bývalo za dob Karla Pátého. Je také Lucembursko francouzské (Thionville, Montmédy, Damvillers, Carignan), Lucembursko pruské (Bitburg, Dudersdorf), Lucembursko belgické (Arlon, Bastogne, Neufchâteau, Virton, Marche). Lucembursko lucemburské měří 95 kilometrů od severu k jihu, 65 kilometrů od západu k východu; je veliké 2587 kilometrů, což je území jedenáctkrát menší nežli Belgie a dvěstětřináctkrát menší nežli Francie (pětapadesátkrát menší než ČSR.).

II. PODMÍNKY ŽIVOTA VENKOVSKÉHO

Zeměpisně náleží Lucembursko k těm plošinám lotrinským a ardennským, jež rozdělují několikeré hranice, jež si však jsou podobny přírodním rázem i způsobem lidského života; je tu dosti velká průměrná výška nadmořská (330 m na jihu, 500 m na severu), podnebí již vnitrozemské, vyznačující se tuhou zimou (průměr 2^0 na jihu a 0^0 na severu), jarními mrazy, teplým létem a světlou jesení, povrch často nerovný, půda dosti chudobná, nemající žírné spraši, která by přivolávala velké polní hospodářství, obzory přísné s temnou čarou lesů, příroda leckdy malebná, ale neúsměvná, vážná.

Je to starý kraj tříletého hospodaření, věrný obilí, nepřející plodinám průmyslovým. Řepka, konopí a len mívaly sice kdysi místo v tamním

hospodářství; ale moderní rostliny, jako je cukrovka, tabák a čekanka, sem nepronikly. Obilí zabírá dosud tři pětiny vzdělané rozlohy s ovsem v čele (20%), daleko před pšenicí a žitem. Jako v zemích sousedních, i tu náleží brambor k plodinám nejcennějším a nejrozšířenějším; bramborová pole zaujímají přes 15.000 hektarů a podle toho, jaký je rok, plodí 1.5 až 2 miliony metrických centů. Lucembursko jich spotřebuje hodně, jako německé země, na rozdíl od zemí francouzských, kde ve venkovské potravě převládá chléb. Úroda zemáků skýtá také výživu vepřům; vepřové maso je spolu se zemáky základem potravy lucemburského sedláka.



Obr. 83. *Rozloha vévodství lucemburského.*
1. Nynější území. — 2. Hranice vévodství koncem 15. století.

Se zemědělským pokrokem se rozmohly louky a pícniny, takže venkovské hospodářství se vyvíjelo ke spekulaci se zvířectvem, k chovu dobytka, skýtajícího důchod. Ovčí stádo se sice zmenšilo o tři čtvrtiny. Hlavním bohatstvím však je skot a vepři. Na 100 hektarech území má Lucembursko 32 kusů skotu (toto číslo je v Evropě předstiženo pouze Belgií a Nizozemím) a 36 vepřů, kterýmžto číslem je přede všemi ostatními zeměmi. (ČSR měla roku 1925 na 1 km 33.4 kusů skotu a 18.1 vepřů.) Svými 7 koni na 100 hektarech (ČSR 5.3) se řadí k zemím lopotně orajícím.

Velká svéráznost lucemburského hospodářství záleží ve významu lesů, které porůstají třetinu celého území. Mapa Lucemburska vypadá jako širý les, posetý mýtinami. Výměra lesů poklesla se 101.330 hektarů roku 1830 na 76.320 roku 1865; spotřeba dříví v hutích se stávala vážným nebezpečím. Když v hutnictví koks nahradil dříví, byly lesy zachráněny; nyní pokrývají 83.000 hektarů, z čehož je 7000 jehličnatých, 50.000

dubových a bukových, 26.000 nízkého doubí. Začátkem 19. století se po Mosele a Rýnu plavilo dříví až do Hollandu. Les stále ještě skýtá stavební i palivové dříví; když se stavěly železnice, dodal ohromné množství pražců. Není tomu ještě tak dávno, co se vepři krmili žaludy a co se bukvice sbíraly na olej. Ale starý zvyk, že se z nízkých porostů dubových těží kůra, trvá dosud v Ardennách; s tím pak se dosud v údolích řek Sauer (Sure), Wiltz, Clerf a Ur (Our) spojuje občasné klučení a pěstění žita na vyklučené půdě (Lohhecken.)

Velmi dávno se již usídlilo koželužství uprostřed rozsáhlých porostů dubových. Nyní skoro všude je tříslo dubové nahrazeno tříslem chemickým; ale koželužny žijí dále na severu velkovévodství v Ettelbrücku, Echternachu, Merschi, zvláště pak v Clerfu (Clervaux) a ve Wiltzu. Poznenáhlu se Lohhecken přeměňují v ornou půdu. Malé závody se zavírají, ustupují podnikům moderně zařízeným, které zpracovávají kůže dovážené z ciziny.

Až do poslední čtvrti 19. století žilo lucemburské hutnictví z lesa. V 17. a 18. století užívaly železárny povrchové rudy, dobývané v Merschi, Bettemburgu, Mameru, Garnichu a na jiných místech. Byly rozptýleny po lesích a zaměstnávaly vždycky vedle deseti hutníků sta jiných dělníků, kteří poráželi stromy a pálili uhlí. Surové železo se posílalo do výrobních středisť, Lutychu, Paříže, Lyonu a Nancy. Nebylo tu ani hřebáren ani drátoven ani válcoven, vyráběla se pouze surovina ve vysokých pecích a hamrech; užívalo se k tomu dříví a venkovského pracovnictva. Za naší doby tento lesní průmysl je mrtev; velké huti lucemburské pracují opodál venkovského života.

Jako v belgických Ardennách a ve francouzském Lotrinsku, je i lucemburský vesničan malým rolníkem, který je vlastníkem své půdy; zřídka je usedlost větší nežli 30 hektarů. Půda je rozdrobena ve množství dílců; vyjímaje některé mladé statky, vzniklé rázem na ladech, není tu rozsáhlejších lánů, ba ani seskupenějších polí. V okresích Clerf a Wiltz má dílec polí průměrnou rozlohu 35 až 40 arů; leckdy je padesátiarová usedlost rozdělena v pět dílců, ba i více. Ti nezámožní sedláci bydlí v malých staveních, složených z jedné budovy; pod touže střechou je příbytek, stáj i stodola. Stojí zřídka o samotě, obyčejně se seskupují ve velké vesnice kolem kostela anebo podél silnice. Vesnice leží uprostřed polností, takže každý má blízko k trojím plodinám, které se tu dělí o půdu ve tříletém hospodaření.

Přes to že tu je tolik společných rysů v hospodářství i mravech, je přece jenom uvnitř Lucemburska nápadný rozdíl mezi dvojím přiro-

zeným krajem; lid cítí dobře jejich svéráznost a dává jim dvě různá jména. Na severu je Ösling (Oesling), kraj starých hornin, vysokých plošin hluboce rozeklaných údolími, země chladná a hubená, podobná Ardennám; na jihu Gutland, Dobrá země, kraj „břehů“ a patrovitých plošin, složených z vrstev mesozoických, jdoucích od pestrého pískovce k oolitickému vápenci, na němž jsou úrodnější polnosti, podobné jako na plošinách lotrinských.



(Foto Nels, Bruxelles.)

Obr. 84. *Vianden. Hrad, strmící nad údolím Ury.*

III. ÖSLING A GUTLAND

Ösling neboli Ardenny, má 828 čtverečních kilometrů a 39.830 obyvatel; obsahuje úplně okresy Clerf a Wiltz, částečně okresy Vianden, Diekirch a Redingen (Redange). Obraz chmurné, chladné planiny vysoké s rozsáhlými rašelinnými kotlinami a lady vřesovými a kručinkovými, jehličnatými stromy a pastvinami, tento obraz tak obyčejný v belgických Hautes Fagnes, pokračuje pouze v severní části lucemburského Öslingu; nedosahuje ani k Wiltzu ani ke Clerfu. Jižněji se krajina docela mění. Řeky Sauer, Wiltz, Clerf a Ur se rychle zaklesávají, neboť je mocně volá blízká Mosela (Mosel, Moselle); jejich křivolaká údolí se úží mezi příkrými a divokými boky, anebo, jsou-li širší, vznikají tu skalnaté kličky, nad nimiž čnějí staré hrady, anebo konečně, jsou-li ještě širší, skýtá jejich dno místo zeleným lučinám a jejich úbočí hustým dubovým lesům. Mezi těmi údolími vyčnívají úzké plošiny, na nichž jsou pole a velké vesnice. Tato povrchová rozeklanost dodává tolik divoké krásy tomu hornímu Lucembursku, jeho temným chodbám, jeho širokým lesním

výhledům, jeho srázům, na nichž hnízdí hrady, jeho městečkům, usazeným na skále. (Obr. 84., 85. a 86.)

Naproti nižšímu kraji, který je teplejší a úrodnější, je Ösling kraj hubený s drsným podnebím. Tuhé mrazy někdy ničí úrodu; na jaře 1875 vymrzly osevy, takže bylo třeba koupiti obilí odjinud. Všechna země tu neplodí; jsou tu dosud velké lesy, jakož i lada, na nichž začínají vysazovati jehličnaté stromy. V okresu wiltzském zaujímá vzdělaná půda jen dvě pětiny povrchu. Na té křemité a břidličnaté půdě, studené a chudé vápencem, se pšenici nedaří. Na 100 hektarů obilí připadá v okrese clerf-



(Foto Nels, Bruxelles.)

Obr. 85. *Michelshaide u Berdorfu.*

Krajina v malém „Lucemburském Švýcarsku".

ském na oves 59, na žito 31, pohanku 6 a pšenici 3. Brambory rostou na desetině polností. Jako však v Ardennách belgických, i zde zemědělský pokrok zahání chudobu tím, že šíří chov dobytka. Jetel si získal mnoho místa; v údolích zachycují průplavy a struhy malé proužky vody a zavlažují tučné louky. Skotu přibývá, a jako v horských krajích výroba mléka a másla je původem blahobytu. Pomalu lidským úsilím se stírá rozdíl mezi Öslingem a Dobrou zemí.

Dobrá země, Gutland, má 1758 čtverečních kilometrů a 221.800 obyvatel; začíná hned, jak ardennské horniny zmizely v hlubinách zemských a povrch se snižuje, údolí rozšiřují, prsť je hlubší a sypčí. Řada městeček označuje přechod z Öslingu do Gutlandu: Redingen, Ettelbrück, Diekirch, Vianden. Jako Lotrinsko, jehož obzory připomíná, se skládá Dobrá země ze „břehů" a úzkých plošin. Nejmohutnější a nejsouvislejší ze všech „břehů" je tvořen liasovým pískovcem a přichází z Belgie. Do

velkovévodství vniká severovýchodně od Arlonu a zatarasuje obzor na jih od Redingen, Mersche a Diekirchu. (Obr. 12.) Velice malebná údolí procházejí těmi pískovcovými vrstvami. Alzettské do něho vyrývá strmé strázy; leží v něm Lucemburk uprostřed skalních stěn skoro svislých, pískovcových poloh, navršených jako obrovské zdi, říms a ostrohů. Ještě krásnější je tentýž břeh v okolí Echternachu, kde se hrdě výší nad rokliny „Lucemburského Švýcarska". Ohromné balvany pískovcové fantastických podob jsou nakupeny ve změti po lesích, jiné jsou převislé, jiné osamocené jako hutné pilíře; jsou tu srázné štěrbiny, přirozené mosty, vodo-



(Foto Nels, Bruxelles.)

Obr. 86. *Echternach a údolí Sauery.*

pády, všude nádherné hvozdy a divoké vody. Takový je ten pískovcový kraj, jehož nejpozoruhodnějšímu typu se můžeme obdivovati v údolí Černé Ernze (Schwarze Ernz) v okolí Müllertalu. Ale opusťme břeh a jeho rokle, a vystupme na plošiny, jejichž je severním okrajem. Zcela jiná krajina se prostírá na jih od Lucemburku za Hesperingen (Hespérange): velká zvlněná rovina se široce rozevřenými kotlinami, po nichž se potoky klikatí mezi lučinami; nivy s velkými vesnicemi, kolem nichž jsou ovocné sady, neohrazená pole, vůkol těch širých vzdělaných prostor pak pásy lesa.

Na tom klidnějším povrchu je půda bohatší než v Ardennách, a také rozmanitější: písčitá na triasovém a liasovém pískovci, hlinitá na slínech těchže stupňů. Výměra vzdělané půdy přesahuje vždycky polovici, často i dvě třetiny celkové rozlohy. Ani oves ani žito tu není v čele střídavého hospodaření, nýbrž pšenice a směska. Pro dobytek se všude hojně pěstuje jetel, vojtěška, zelí, řepa, brambory. Ten dobytek je lépe živený a také četnější než v Öslingu, koná lepší službu a skýtá více zisku. Ovcí je tu

málo, kdežto Ösling jich zachovává dosud mnoho na ladech. Je tu sedmkrát více koní na stejné ploše nežli v Öslingu; kdežto v Öslingu se ještě často oře s kravami, těžká půda rovinná se obdělává s pomocí koní. Všude tu jsou odstředivky a družstevní mlékárny, vyrábí se velké množství másla pro trh městský a průmyslový. Dobrá země chová čtyřikrát více vepřů nežli Ösling; každý statek v nich má část svých nejlepších příjmů. Všude se potkáme se stády vepřů, které vodí na pastvu pastýř se psem.

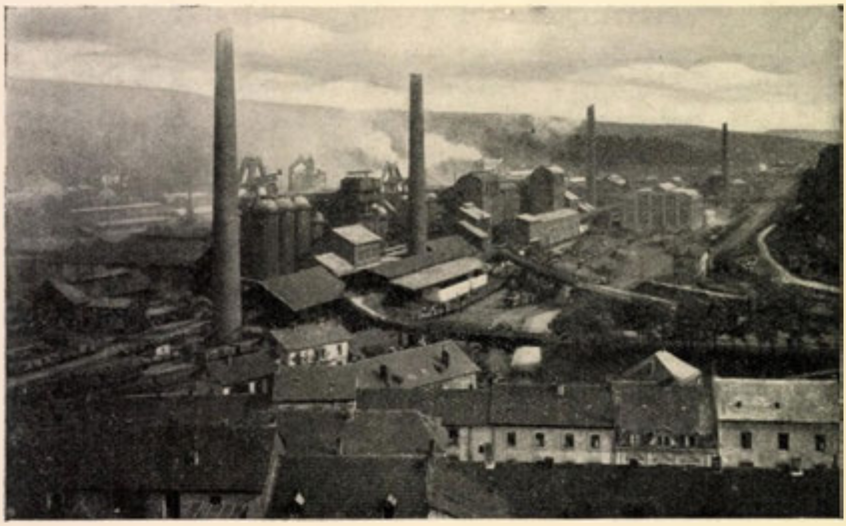
Gutland je méně drsný a má mírnější podnebí, proto se tu daří již i choulostivější rostliny, které potřebují slunce. Není tu statku, aby neměl sad jabloní, hrušní, švestek a zvláště třešní; kolem Befortu (Beaufort) na západ od Echternachu a kolem Trintingen (Trintange) na západ od Remichu pálí sedláci pověstnou třešňovou kořalku (Kirsch). Kolem Befortu se sklízí hrášek a fazole, z nichž továrny dělají konservy. K těm sadům a zahradám můžeme přidati růžařské podniky z okolí Lucemburku, jejichž sazenice se rozvážejí po milionech. Ale nejzřejmější je pojem Dobré země na březích moselských; v tom širokém údolí, tvořícím státní hranici po 34 kilometrů od Schengen až po Wasserbillig, jako by pruh světla a slunce vnikal do těch lesních obzorů. Kolem vesnic se tísní sady a po svazích se prostírají vinice. Postupují i do údolí Sauery až po Echternach, ba i podél Ury až po Vianden. Ale hlavní oblastí révy je údolí moselské; v okresích Remich a Grevenmacher pokrývá 1670 hektarů. Na některých místech, kde jsou svahy dobře nastavené slunci, je réva jediným bohatstvím jednotlivých vesnic, jako je Wormeldingen, Wellenstein, Remerschen. Některé hrozny poskytují velmi hledaného bílého vína, z něhož se pak dělá víno šumivé a prodává jako šampaňské. Bohužel je úroda těch vinic tak posunutých k severu náramně vrtošivá; dodaly 8500 hektolitrů roku 1879 a 129.500 roku 1875, 27.000 roku 1906 a 142.000 roku 1908, 136.470 roku 1924.

IV. KRAJ ŽELEZA

V jižní části lucemburského velkovévodství, podél hranic francouzského Lotrinska, je při železných dolech zcela mladý kraj průmyslový. Železná ruda tu vychází na bocích břehů, které jsou na lucemburském území pokračováním lotrinských srázů moselských. Trojí údolí se do nich hluboce vrývá (Düdelingen, Rümelingen, Alzette) a rozkládají je v dlouhé ostrohy, jimž jsou obrubou rokle; tyto hojné výchozy umožnily dolování rudy ve velkém, a to v lomech nebo ve štolách, v bocích svahů, již od roku 1874. Železitý útvar je mocný 50.80 m u Esche, 37.70 m

u Rümelingen, 23 metrů a Düdelingen, ruda je průměrně bohatá jako v Lotrinsku (36% až 40%). Těžba je usnadněna způsobem uložení a stoupla se 772.000 tun roku 1868 na 7,333.000 tun roku 1913 a 6,072.000 tun roku 1925.*) Takto se ložiska rychle vyčerpávají. Proto také majetníci hutí, aby ušetřili zásob, přibírají rudu lotrinskou. Polovice vytěžené rudy se zpracovává na místě; ostatní se vyváží hlavně do Belgie.

Na těch rudných ložiscích se usídlilo lucemburské hutnictví, které



(Foto Nels, Bruxelles.)

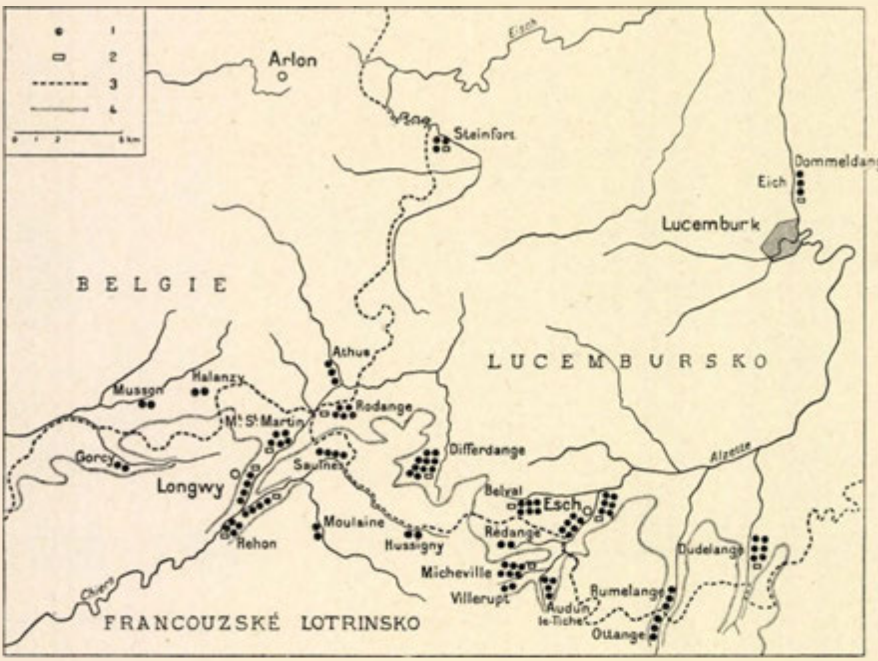
Obr. 87. *Skupina hutí v Eschi a. d. Alzette.*

tvoří s lotrinským jedinou průmyslovou skupinu, jež náleží k nejmohutnějším v Evropě. Rozmach začal, když roku 1886 byl do hutí düdelingských zaveden Thomasův pochod, jímž se železo zbavuje fosforu; počet vysokých pecí pokročil na 28 roku 1900 (970.885 tun litiny), na 46 roku 1913 (2,547.860 tun litiny). Za války se výroba udržela mezi 1,260.000 a 1,960.000 tun; roku 1919 poklesla na 617.000 tun, ale roku 1924 již opět dostoupila 2,157.000 tun (ve 34 vysokých pecích).**) Po

*) Desetileté průměry: 1,368.000 tun 1871—1880, 2,708.000 tun 1881—1890, 4,544.000 tun 1891—1900, 6,112.000 tun 1901—1910, 5,205.000 tun 1911—1920. — Roku 1962 bylo vytěženo podle Stat. přír. rep. čsl. 7,756.000 tun.

*) Roku 1926 bylo vyrobeno 2,559.000 tun litiny. ČSR téhož roku vytěžila 1,421.000 tun železné rudy a vyrobila 1,088.000 tun litiny. (Stat. přír. rep. čsl. III.)

roce 1886 se v tom železářství objevuje velmi pozoruhodný rys; rozvíjejí se totiž ocelárny. Roku 1886 přeměňovaly v ocel patnáctinu litiny, roku 1891 pětinu, roku 1913 polovici a roku 1922 skorem všechnu. Tento vývoj, způsobený vlivem železářství německého, pozvedl lucemburskou výrobu oceli s 68.000 tun v letech 1886—1890 na 1,020.000 tun v letech 1910—1918 a 1,880.000 tun roku 1924*), což jsou čísla ohromná na



Obr. 88. *Železné huti na rozhraní Belgie, Lucemburska a francouzského Lotrinska.*

1. Vysoké peci. — 2. Ocelárny. — 3. Státní hranice. — 4. Výchozy železné rudy.

takovou zemičku. (Obr. 87.) Zeměpisně se hutnictví soustředí hlavně při rudě v sedmi průmyslových skupinách: Rodingen (Rodange), Differdingen (Differdange), Esch, Rümelingen (Rumelange) a Düdelingen (Dudelange). K tomu třeba přidati Steinfort na belgické hranici, Eich severně od Lucemburska a Hollerich na jih od něho. (Obr. 88.) Na těchto velkých hutích závisí jiné továrny, které od nich dostávají surovinu anebo

*) Roku 1926 dokonce 2,244.000 tun (ČSR 1,600.000 tun, V. Britanie 3,618,000 tun, Francie 8 mil., Německo 12 mil.)

pro ně pracují: slevárny v Düdelingen, Hollerichu a Dommeldingen (Dommeldange), dílny pro kovové stavby v těchže místech, hřebárna v Bissen, cementárny v Eschi a Dommeldingen. Tento lucemburský průmysl naráží na tytéž nesnáze jako průmysl lotrinský: závisí na Německu a Belgii co do koksu a uhlí, postrádá vodních drah, nemaje ani splavněné Mosely, která by jej připojila k Rýnu a Poruří, ani průplavu jako francouzský severovýchod, který by jej spojoval s Maasou a Šeldou. Konečně Lucembursko je příliš malým odběratelem oceli, může tedy prodávati jenom do ciziny.

Tento rozvoj velkého průmyslu zpřevracel osídlení té země. Počítalo se 7760 horníků a hutníků roku 1895, 15.000 roku 1913, 13.750 roku 1922. Příliv dělníků s jejich rodinami zvětšil nepoměrně vesnice a městečka ležící pod rudnými vrchy. Roku 1922 bylo 7016 lidí v Redingen, 12.983 v Differdingen, 20.437 v Eschi, 4224 v Kaylu, 3534 v Rümelingen, 10.307 v Düdelingen; celkem 59.501, to jest 650 lidí na čtverečním kilometru. Samotný okres eschský chová skoro čtvrtinu obyvatelstva lucemburského. Horníci jsou většinou Italové, hutníci Lucemburčané. Během jednoho pokolení ten rolní a lesní kout země změnil tvářnost; cizí život se do něho vetřel. Pod vrchy jsou podél silnic v řadách smutné dělnické příbytky, hutné budovy železáren, haldy strusky; na bocích rozkuchaných pahorků hlučí síť visutých drah a železnic.

V. OBYVATELSTVO

Počet obyvatel velkovévodství lucemburského vzrostl se 169.700 lidí roku 1840 na 197.330 roku 1870 a 262.690 roku 1922, takže tam je nyní hustota 101 po čtverečním kilometru.*) Tento vzrůst pochází jen skrovnou měrou z přebytku narození proti úmrtím. Porodnosti ubývá na venkově a přebytky narození pocházejí především od dělnického obyvatelstva okresu eschského. Příčinou vzrůstu počtu obyvatel je však příliv cizinců, zejména Italů; roku 1922 byl v Lucembursku jeden cizinec na 8 obyvatel, celkem 33.436 cizinců, z čehož 15.500 Němců, 6170 Italů, 4335 Francouzů a 3695 Belgičanů. Naproti tomu žije mnoho Lucemburčanů alespoň dočasně mimo vlast. Za druhé polovice 19. století se mnoho lidí stěhovalo z chudých okresů öslingských; přivedeni byvše na mizinu malou cenou kůry, odcházeli drobní majetníci dubových houštin (Lohhecken) ve velkém počtu ze země, ponejvíce do Spojených států. Ale

*) Pro rok 1926 udává Stat. přír. rep. čsl. III. odhad 268.865 lidí, hustotu 104.

nejpřitažlivější bývala odedávna Francie. Mnoho mladých mužů chodí pracovati do Francie, nežli si zařídí vlastní živnost, jedni do severovýchodních měst, jako je Charleville, Nancy a Remeš, jiní do Paříže; jsou tam kočími nebo sluhy. Jiní se v Paříži usadili trvale; nalezneme jich hojně mezi truhláři Faubourgu Saint-Antoine. Toto stěhování nyní pomalu polevuje, ale dosud můžeme odhadnouti, že žije na čtyřicet tisíc Lucemburčanů ve Francii.

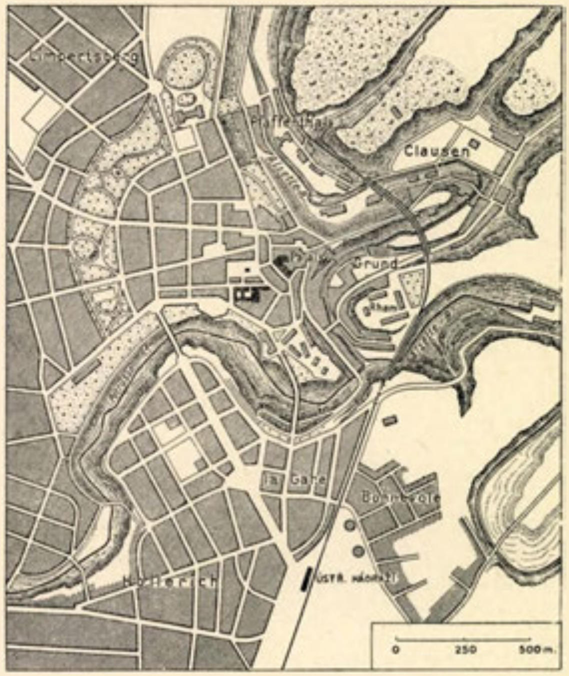
Vyjímaje dvě vesnice okresu Wiltz, je všude řečí lidu německé nářečí. A přece v té jazykově německé zemi zůstává frančina řečí úřední a správní, doplňkem každého lepšího vzdělání. Úřední spisy a vyhlášky se nejčastěji pořizují v obou jazycích. Skoro všichni mluví oběma, jak drobní lidé, kteří pobyli ve Francii, tak vzdělanci, kteří rádi čtou francouzské noviny a knihy. Tato jakási věrnost k oběma velkým kulturám, které se na jejich území stýkají, je spolu s katolictvím, náboženstvím to skoro všech obyvatel velkovévodství, význačným rysem osobitosti a takořka národnosti lucemburské.

Vyjímaje rudnou pánev a hlavní město, je v Lucembursku měst málo. Kromě jižního okraje zachovává skoro všude ráz venkovský. Následkem průmyslu dosahuje hustota obyvatelstva čísla 348 v okrese eschském; jinde je hustota skrovná: 50 v Öslingu, 55 až 75 v Gutlandě, výjimečně 90 v okrese Remich na Mosele. Nikde nevytvořil průmyslový život opravdových městských shluků; je totiž rozptýlen po drobných závodech, které seskupují málo lidí. Tak jsou soukenické továrny ve Schleifmühle u Lucemburku, v Eschi na Saueře (Esch an der Sauer, Esch-sur-Sure), ve Felsu (Larochette), pletárny v Pulvermühle, přádelny na vlnu v Ettelbrücku, na bavlnu v Oberpallen, koželužny ve Wiltzu, majoliková továrna v Siebenbrunnen (Sept Fontaines), břidlicové lomy v Martelingen (Martelange) a v Asselbornu, továrna na kameninové zboží ve Wasserbilligu. I když jsou v nich továrny, zůstávají města jen velkými městysy, žijícími životem tichým, skoro odloučeným od světa.

Ösling má pěkná malebná města: Clerf (Clervaux, 1020 obyv.), vystavěné na meandru říčním, nad nímž se vypíná starý hrad hrabat Lannoy, Wiltz (3500 obyv.), střediště koželužen a tkalcoven na vlnu, Esch na Saueře, ležící na divoké skále uprostřed říční kličky při svém hradě. Kde se stýká Ösling s Gutlandem, řadí se za sebou Ettelbrück (3800 obyv.), pěkné, úsměvné a svěží městečko na soutoku Alzetty a Warky, Diekirch (3530 obyv.), obklopený lesnatými výšinami, skrytý za hruškovými a třešňovými sady, Vianden (1110 obyv.) v divoké poloze nad údolím Ury, stěsnané kolem starého kostela, starého hradu a starého

mostu. Konečně při východních velkých údolích tři další městečka: Echternach (3200 obyv.) na Saueře, založený u benediktinského opatství ze 7. století, hrdý na románskou basiliku a gotickou radnici (obr. 86.), Grevenmacher (2700 obyv.) na Mosele, střediště lucemburského vinařství, Remich (1750 obyv.), vinařský městys uprostřed venkova, který je jedinou velkou zahradou.

Mimo Esch na Alzettě (Esch and der Alzette, Esch-sur-Alzette; 20.300 obyv.), střediště železářské, je jediným velkým městem Lucemburk (Luxemburg, franc. Luxembourg, dříve Lützelburg, Lucilinburch, „malický hrad"; 45.000 obyv.); vedle horního města (Oberstadt, Ville Haute; 8680 obyv.) a jeho nejbližších předměstí, Nádraží (Bahnhof, La Gare), Limpertsberg, Clausen, Grund a Pfaffenthal (11.920 obyvatel), obsahuje nyní několik obcí sousedních: Eich (7095 obyv.), Hamm (1208 obyv.), Hollerich (15.543 obyv.) a Rollingergrund (2403 obyvatel; obr. 89.). Poloha Horního města, staré to pevnosti, náleží k nejkrásnějším městským polohám (obr. 90.): na levém břehu Alzetty se odlučuje od planiny úzká skalnatá plošina, která na třech stranách spadá strmě přes 60 metrů hluboko do roklí Alzetty a Petrussy. Na dně těch roklí leží Dolní město, rozdělené ve tři čtvrti, Pfaffenthal, Clausen a Grund, jejichž domy jsou napěchovány na dně údolí a šplhají po úbočích. Na plošině bylo těsno Hornímu městu, dokud bylo pevností; přístup k němu byl pouze po šíji, která je na západě spojovala s planinou. Ale od té doby, co bylo opevnění zrušeno, má město více vzduchu a svobody. Na západě byly hradby pro-



Obr. 89. *Plán a poloha města Lucemburku.*
Měřítko: 1 : 25.000

měněny ve skvostný park; nádherné mosty s úchvatnými výhledy na zakleslé rokle překračují údolí petrusské. Osvobozené město nabývá rozlohy a prostírá se do okolí. Uvnitř bývalých hradeb seskupuje své stavitelské památky hlavního města, katedrálu, bývalou radnici, z níž se stal velkovévodský palác, sněmovnu. Ale novodobý život proniká celým tím shlukem. Nejenom že svými železničními traťmi je to město mezinárodním průvozištěm, neboť v jeho nádraží se zastavují expresy z Ostende a Antverp do Basileje, jinak řečeno z Londýna ke Sv. Gothardu a do Milána, nýbrž má také podobu města průmyslového, vyrábějícího horlivě rozmanité tovary; jsou tu továrny na majoliku, na železné stavby, slevárny mědi i železa, továrny na železný nábytek, pivovary, mramorárny, cihelny, pily, továrna tabáková, tkalcovny na sukna, barvírny, továrny na rukavice, obuv, lučebniny. Na pokraji toho shluku ohlašují velké huti v Eichu, Dommeldingen a Hollerichu kraj železa.

VI. ZAHRANIČNÍ STYKY

Při své nepatrnosti a intensivní výrobě průmyslové nemůže velkovévodství lucemburské žíti osamoceno. Musí dosahovati na cizí trhy, buď aby si kupovalo, čeho má nedostatek, uhlí, koks, rudu, tkaniny, stroje, tabák, kůže, osadnické zboží, buď aby prodávalo, čeho má příliš mnoho, litinu a ocel, rudu, dobytek, máslo, kůru, rukavice, vydělané kůže. Tyto trhy může nalézti jen ve velkých státech, které je svírají. Nemělo však svobody, aby si vybíralo. Z nutnosti, podle toho, zda hmotná převaha byla na východě nebo na západě, musilo se obraceti na východ nebo na západ.

Když roku 1914 propukla velká válka mezi mocnostmi středními a západními, bylo Lucembursko skutečným hospodářským příslušenstvím německého císařství. Od roku 1842 náleželo k celnímu spolku německému (Zollverein); společným celním sazebníkem byl jeho hospodářský osud připoután k hospodářství německému. Tyto poměry byly pro zemi výhodné. Výnos cel přidělovaný Lucembursku z příjmů Zollvereinu byl více než čtvrtinou příjmů v jeho rozpočtu. Čtyři pětiny jeho zahraničního obchodu se týkaly Německa, měna byla německá. Německý kapitál ovládl lucemburské železářství. Lucemburské dráhy, které až do roku 1871 byly pronajaty francouzské společnosti Východní, byly roku 1872 připojeny k síti Alsaska-Lotrinska, jež se stalo německým, a spravovány ze Štrasburku. Německé poručnictví bylo co den citelnější; patenty, pojišťovny, noviny, obchodní cestující, všechno přicházelo z Německa.

Vítězství západních mocností roku 1918 přetrhalo hospodářská pouta, která vázala Lucembursko k Říši. Až dosud bylo obráceno k východu, nyní se musilo zase obrátiti k západu a jaksi znova navazovati hospodářské spojení. Dne 6. dubna 1922 byla sjednána hospodářská jednota s Belgií. Prostřednictvím Belgie se nyní Lucembursko dostává na zahraniční trh. Tato nová orientace mu otvírá odbytiště lidnaté země, a přes Antverpy



Obr. 90. *Lucemburk. Horní město a Alzette.*

má přístup k moři. Lucemburské hutnictví sice nemůže odbývati své tovary v Belgii, ale má pro vývoz tytéž dopravní sazby, které Belgie povoluje svým vlastním továrnám. Belgický trh, který odedávna kupoval lucemburskou rudu, odebírá již i jiné zboží z velkovévodství: majoliku, třaskaviny, obuv, rukavice, pivo, pletené zboží, oděvy, šumivá vína. Trvají však i těsné svazky s Francií; velké francouzské kapitály jsou uloženy v lucemburských hutích, které odebírají spousty francouzské železné rudy. A dávné styky s Lotrinskem a Alsaskem pokračují.

LITERATURA

J. Hansen, *Carte topographique du Grand-Duché de Luxembourg,* v měřítku 1 : 50.000, Paris, 15 listů. — N. Wies et P. M. Siegen, *Carte géologique du Grand-Duché de Luxembourg,* Paris, 1877, 9 listů, měřítko 1 : 40.000. — *Geologische Übersichtskarte des Grossherzogtums Luxemburg. Zusammengestellt nach* L. van Werveke, J. Grosselet, M. Lucius, von J. A. Robert, Luxemburg, bez data, v měřítku 1 : 100.000. — *Geologische Übersichtskarte der südlichen Hälfte des Grossherzogtums Luxemburg. Herausgegeben von der* Commission für die geologische Landesuntersuchung von Elsass-Lothringen, Strassburg, 1886, jeden list, 1 : 80.000.

J. Ander, *Le Grand-Duché de Luxembourg,* Bruxelles, 1919. — J. P. Faber, *Géographie économique du Grand-Duché de Luxembourg,* Luxembourg, 1903. — L. Gallois, *Les industries métallurgiques du Luxembourg,* Paris, Comité d'Études, 1918. — Dr. Glaesener, *Le Grand-Duché de Luxembourg historique et pittoresque,* Diekirch, 1885. — A. Herchen, *Géographie nationale. Le Grand-Duché de Luxembourg,* Luxembourg, 1902. — *Rapport général* obchodní komory lucemburské, ročenka. — *Kurzgefasste Geologie der Luxemburger Heimat,* Luxemburg, 1916. — L. Nemry, *L'avenir économique du Grand-Duché,* Luxembourg, 1919. — D. M. Nepper, *Die landwirtschaftliche Benutzung des Grunds und Bodens in dem Grossherzogtum Luxemburg,* Bonn, 1904. — H. Pelips, *Das Luxemburger Land,* Aachen, 1895. — M. Ungeheuer, *Die Entwickelungsgeschichte der Luxemburgischen Eisenindustrie im XIX. Jahrhundert,* Luxemburg, 1910. — J. Wagner, *La sidérurgie luxembourgeoise avant la découverte du gisement des minettes,* Diekirch, 1921. — Publikace Státního úřadu statistického v Lucembursku, 48 sešitů roku 1922.

ÚDAJE STATISTICKÉ

Okresy	Rozloha v hektarech	Počet obyvatel
Lucemburk město	5.129	46.709
Capellen	19.920	16.041
Esch a. d. Alzette	24.277	74.786
Lucemburk venkov	18.717	13.206
Mersch	22.390	12.331
Clerf	30.234	14.140
Diekirch	23.937	17.708
Redingen	26.714	12.924
Wiltz	234.92	13.318
Vianden	5.408	2.672
Echternach	18.554	11.733
Grevenmacher	21.137	15.089
Remich	12.787	11.328
Celkem	258.636	261.985

ČÁST ČTVRTÁ

NIZOZEMÍ.

KAPITOLA JEDENÁCTÁ

NIZOZEMÍ. STÁT A NÁROD

Království nizozemské zaujímá na západním konci německé nížiny kraj velkých estuarií řek Rýna, Maasy a Šeldy. Ze všech států, které se dělí o pevninské břehy Severního moře, má pobřeží nejdelší; je s mořem v nejtěsnějším styku. Měříme-li po estuariích a zátokách, táhne se tu břežní čára po 800 kilometrech. Považíme-li, jak nepatrnou šířku má jeho území, vždyť na některých místech není německá hranice ani 50 kilometrů daleko od Zuiderzee, lze říci, že je celé jen mořským průčelím. Kdežto Belgie vniká do nitra pevniny až do středoevropských masivů, Nizozemí takořka nikdy neopouští moře; jeho území se kolem moře seskupuje. A také v dějinách vzdělanosti má svou hlavní svéráznost jako země námořní. Limburgský výběžek ovšem zasahuje na jih až do velkých uhelných pánví; ale to je zcela mladý přírůstek. Ve skutečnosti má Nizozemí jako stát a jako národ svou tradiční oblast, svou dějinnou základnu ve světě estuarií, mořských úžin, zátok a souostroví, který se prostírá od ústí šeldského až po Dollart.

I. VZNIK NIZOZEMSKÉHO STÁTU

Kolébka nizozemského státu je v hrabství hollandském, které vzniklo za středověku, jako jeho sousedé Flandry a Brabant, při velké mezinárodní dráze rýnské. Vysvítá zcela zřejmě, pokud jde o ně jako o ony dva, že obchodní povolanost, vzešlá ze zeměpisné polohy, se stala principem politické budoucnosti. Ale v době, kdy Flandry a Brabant, kraje dávného

již bohatství, jsou v popředí evropské politiky, totiž ve 14. a 15. století, hraje hrabství hollandské ještě úlohu nevýznamnou.

Hollandské hrabství bylo v 10. století přímořskou markou, již založil císař, stejně jako hrabství flanderské, aby čelilo nájezdům normanským. Dlouho bylo její postavení dosti nepevné naproti Frísům, národu to námořníků a obchodníků, jejichž vliv sahal až za Veseru. Mořské přelivy ve 13. století daly asi Zuiderzee jeho nynější rozlohu a tím zároveň určily východní hranici hollandského hrabství. Koncem 13. století zabral Holland fríská území ležící na západ od zálivu, která dnes tvoří poloostrov Severní Holland až po ostrov Texel. Táhnouc se jako pobřežní lem, těžila ta země dosud jenom z rybných lovišť svých vnitřních vod a z pastvin na svých píscích.

Brzo však se Holland zahledí i k jihu, k poříčí rýnskému a maaskému, jímž se otvírá cesta do zemí německých. Již v 11. století vybírají jeho hrabata mýto od člunů plujících kolem Dordrechtu; vedou proto i válku s biskupem utrechtským a lutyšským. Začátkem 12. století si zvětší území na újmu biskupství utrechtského, aby se přiblížili k Rýnu. Koncem 13. století dokonce sňatkem získají vzdálené hrabství Hainauť (Hennegau, Hannonia). Obchodní život začne do Hollandska prosakovati podél řek, podél Ijselu a Rýna. Započíná co den přímější a drsnější styk s Flandry, které na sebe strhly celý obchod pevniny s Velkou Britanií. Propukají spory o ovládání cest. Sporné území, o které se urputně zápasí, se prostírá v Zeelandě, té spleti ostrovů a úžin, v níž se mísí náplavy všech tří velkých toků a kde také se sbíhají cesty ze vnitrozemí. Tento zeelandský kraj však neobsahoval pouze souostroví, nýbrž i území, celé proniklé mořskými rameny, zvané „Čtyři cechy", Vier Ambachten (Axel, Hulst, Bouchaute, Assenede); byl předmětem dlouhých a prudkých sporů mezi Flandry a Hollandem. Když roku 1157 hollandská hrabata začala vybírati tržné v Geervlieku na Východní Šeldě, což bylo nepříjemné flanderským obchodníkům, vedlo s nimi hrabství flanderské šťastnou válku a podřídilo Zeeland své svrchovanosti. Teprve ve 14. století se podařilo Hollandu obnoviti tam své panství.

Pomalu začíná vysvítati, jaký obchodní význam má zeměpisná poloha malého státu hollandského. Již koncem 13. století se stává Dordrecht překladištěm rýnského obchodu, povinnou zastávkou zboží dopravovaného po Maase a Rýně. Na březích říčních hrdel a v Zuiderzee nabude začátkem 15. století neobyčejného rozsahu lov sleďů. Hollanďané vynaleznou konservování sleďů v soudcích, takže rybáři mohou pracovati pro vývoz.

Místo aby samo dostávalo solené ryby po lodích Hansy, posílá Hollandsko do celé Evropy soudky sleďů. Skrze rybolov se obeznámí s řemeslem námořnickým; lodi z Veere, Brielle, Zierikzee, Amsterdamu se vzdalují ze Severního moře, pronikají do Baltu, soutěží s Hansou v obchodě s Ruskem, a koncem 15. století nabývají převahy v německých přístavech. V 16. století vítězí loďstvo hollandské nad hansovním a uhájí si pro sebe zásadu svobody moří. Baltské obilí a dříví se překládá v Amsterdamu, francouzské víno a portugalská sůl v Middelburgu. Loďaři nadělají velká jmění. Hollandská města, mladší nežli flanderská a brabantská, začínají od nich odvraceti mezinárodní průvoz. Amsterdam se brzo stane nástupcem Benátek v obchodě s Východem, nástupcem Hansy v obchodě evropském. Jako tomu bylo při Antverpách a Brugách, nebude velikost toho města a moc státu, který kolem něho rozkvete, míti základem územní rozlohu, nýbrž rozsah obchodních styků.

Flandry, Brabant a Holland se nám jeví jako zvláštní výplod země bohaté mezinárodními styky. Tolik obchodních zájmů sloučených na tak malé prostoře, tolik vztahu směřujících k týmž cílům, tolik lidí žijících v soupeřících městech, ale věnujících se témuž způsobu práce a témuž dopravnímu ruchu, skýtalo možnost politického sjednocení; není divu, že se sblížily pod svrchovaností vévodů burgundských. Za vlády Karla Pátého byla dokonána politická jednota všech těch krajů zvaných Nizozemí, a jejich sedmnáct provincií se soustředilo v jakousi „monarchickou federaci", jak se vyjadřuje Pirenne. Proč čas nezpečetil tuto jednotu? Proč se ta politická kombinace zhroutila?

Proto, že v 16. století vystupuje na jeviště náboženství, mocný činitel politického seskupování, a přetne Nizozemí ve dvé. Protestantské Nizozemí a katolické Nizozemí se od sebe odloučí, a každé dá vznik jednomu státu. Rozdíl náboženských citů oživil protivu krajských zájmů, i zmizela všechna naděje v politickou jednotu.

Veškeré Nizozemí, dědictví Karla Pátého, přešlo pod vládu krále španělského, Filipa II. Ve velkém náboženském hnutí, které tehdy zmítalo celou Evropou, nezaujaly všechny provincie totéž stanovisko. Provincie severní, germánštější příbuzenstvím i kulturou, přijaly protestantství, jako Prusko, Švédsko a Anglie; jižní provincie, více romanisované, zůstaly katolické, jako Francie, Bavorsko a Rakousko. Panovník, který byl katolíkem, se postavil proti protestantům, a tu začaly proti němu severní provincie dlouhou válku, jež trvala od roku 1568 do roku 1609 a z níž vyšly vítězně, jako samostatná spolková republika. Jižní provincie zůstaly

závislé na Španělsku. Tato roztržka připravovala již vznik nynějších dvou států, Belgie a Nizozemí.

Odloučením zanikl vliv všeho, co příroda i vzdělanost daly společného oběma skupinám provincií, a zesílil vliv všeho, co v nich bylo osobitého a čím se lišily. Nalézáme zajisté společné rysy od Fríska až do Flander: široká říční hrdla a mořská ramena rozvírající se k širému moři, tvořící se nížiny, jež ohrožují nájezdy vln, mokré země, které se musí ohrazovati a vysoušeti, ochranný lem přesypů, zelené pastviny plné dobytka, písčitá lada, porostlá vřesem, úrodná pole na tučné hlíně, nesmírná rašeliniště, skýtající lidové topivo, síť struh a průplavů, jež jsou tepnami dopravy, tytéž krajiny, totéž hospodářství, týž jazyk, touž kulturu, tytéž podoby života námořního a pobřežního, tytéž lidové hry. Pro cizince to byla jedna země, kterou velmi brzo nazývali podle nejpozoruhodnějšího rysu jejího přírodního zeměpisu „nízkou zemí", Nederland, Pays-Bas, Netherlands, Niederlande. Ve 13. století ji nalézáme v latinských textech se jménem Partes advallenses, „přiúdolní", což texty francouzské překládají „Pays des Avallois".

Tyto společné rysy, z nichž by jiné lidské poměry byly mohly učiniti složky pevné jednoty politické, mizejí poznenáhlu vlivem snah odštěpných. Když se jih a sever oddělí, nalézá každý doma příčiny odloučení: sever je chladnější, oceánštější, ostrovnější, jih chráněnější, slunnější, pevninštější; sever mladší a jih starší co do kultury; sever velmi germánský, jih velmi romanisovaný. Hned na počátku jeho dějin se dostane severnímu Nizozemí založením utrechtského biskupství zcela germánské metropole náboženské. Naproti tomu náleží jižní Nizozemí i ve svých částech teutonských k diecésím lutyšské, cambraiské a noyonské, které čerpají příměji z tradice galorománské prameny svého života hmotného i duševního. Konečně zájmy severu a jihu jsou protivné. Všechno o tom svědčí: po obou stranách Rýna je po skupině soupeřících měst, na severu Amsterdam, Leiden, Utrecht, na jihu Brugy, Gent, Antverpy, Brusel, Lovaň; po obou stranách po velkém estuariu, jímž se otvírá cesta do střední Evropy, ustavičné soupeření ústí rýnského a šeldského, nepřetržité spory o držení Zeelandu, který ovládá tok Šeldy. Když potom vítězství a síla jsou na straně provincií severních, jsou Zeelandské Flandry odtrženy od jižních provincií, aby bylo lze Šeldu uzavříti ve prospěch severních provincií. Konečně, až do sklonku 18. století, úsilí severu, korunované zdarem, aby byl zahuben jižní obchod. Tak tedy došlo k úplné rozluce mezi severem a jihem, mezi zeměmi nizozemskými a zeměmi belgickými.

II. ÚZEMNÍ VÝVOJ

Nizozemí je samostatným státem od roku 1578. Tehdy sedm severních provincií protestantských násilně přetrhalo pouta, která je vázala k monarchii španělské, a spojilo se ve spolkovou republiku. Těch sedm provincií bylo: Holland, Zeeland, Utrecht, Gelderland, Over-Ijsel, Friesland a Groningen. Roku 1648 ve smlouvách vestfálských evropské právo registrovalo úředně bytí toho nového státu. Při svém vzniku měl jméno, které jej přesně označovalo: Spojené provincie nizozemské (Vereenigde Provinciën der Nederlanden). Ale pomalu se vžil název stručnější a méně přesný. Později přijaté jméno Nizozemí (Nederland) by se totiž hodilo nejenom skupině osamotněných provincií, nýbrž všem nížinám při ústí Rýna, Maasy a Šeldy. Někdy se také ještě užívá názvu Holandsko (fr. la Hollande, angl. Holland), jak se říkalo zejména v 17. století, když provincie Holland vévodila celému státu lidnatostí, bohatstvím i významem. Ale toho jména se nemá užívati o celém státě. Dnes jeho obyvatelé nazývají obecně i úředně svou zemi Nizozemím, Nederland; je tedy správné říkati jí tak.

Jednota sedmi provincií nebyla umělým seskupením; dějiny ji odedávna připravovaly. Bylo to totiž bývalé panství hollandských hrabat, zvětšené o sekularisované panství biskupů utrechtských. V novém státě, který se ustavil roku 1578, byl této historické skupině cizí toliko pruh země podél Maasy, Rýna a Šeldy, odňatý Brabantu a Flandrům. Nemaje přirozených hranic na jihu, končil asi tam, kde přestávala protestantská víra. Zato naproti Německu narážel na přirozenou hranici; byl to široký pás rašelinišť, který od mnohých století chystal na západním konci německé roviny zeměpisnou odloučenost nizozemského národa.

Nizozemský stát nezůstal omezen těmito původními hranicemi. Hleděl a také se mu podařilo šířiti se k jihu za Rýn, na újmu provincií, které zůstaly španělské, jako by chtěl opanovati i ostatní říční ústí. Vítězné války se Španělskem mu umožnily anektovati roku 1629 severní Brabant. Tato území přivtělena k nizozemskému státu se jménem „země generalitní" (Generaliteitslanden), které nebyly zastoupeny v generálních stavech (Staten Generaal) Spojených provincií. Ale jejich zabráním byl přiveden lid převážně katolický do státu, který až dosud byl čistě protestantský. Jiné území vyzískané na Španělsku, jehož zábor byl potvrzen smlouvou münsterskou roku 1648, posunulo ještě dále na jih nizozemskou hranici; byly to Zeelandské Flandry, jimiž se Nizozemí usazovalo i na jižním břehu šeldském a odřezávalo Antverpy od moře na největší prospěch Amsterdamu. (Obr. 91.)

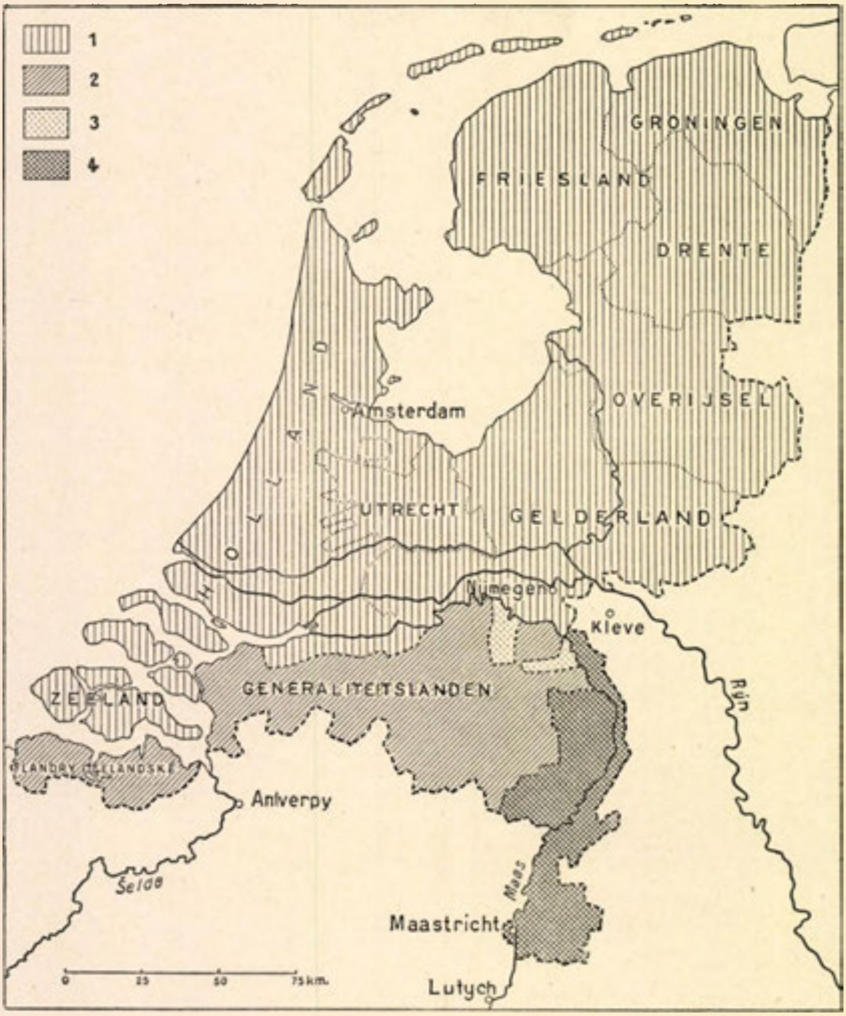
Týmž směrem, okleštováním bývalých provincií španělských, se Nizozemí naposled územně zvětšilo v 19. století. Aby vytvořila baštu proti Francii, dala na konci napoleonských válek roku 1815 Velká Britanie zříditi království nizozemské, které sdružovalo zároveň Spojené provincie i katolické Nizozemí; dokonce k tomu bylo přidáno i sekularisované biskupství lutyšské. Tak byla obnovena politická jednota celého Nizozemí. Když však roku 1830 různost zájmů, náboženství, jazyka, kultury učinila nutným opětné rozloučení, zvětšila se severní skupina, království nizozemské, o novou provincii, Limburg. Tato provincie byla vytvořena již roku 1815 z částí bývalého vévodství limburgského a z kusů vévodství Gelderen, Brabant, Jülich, Kleve a biskupství lutyšského; byla přivtělena k spojenému nizozemskému království. Smlouva z roku 1839, která upravovala rozdělení obou království, ponechala Nizozemí tuto dlouhou provincii limburgskou, která podél Maasy od Venlo se táhne až k Maastrichtu.

Od svého vzniku až do roku 1839 tedy nizozemský stát neustále zvětšoval své území. Byl rozsáhlejší roku 1648 než roku 1609, 1715 než 1698, 1814 než 1715, 1839 než 1814; dnes zaujímá 32.600 čtverečních kilometrů (34.185 s vodami). Rozloha Nizozemí je polovici Skotska, trochu menší než pět bretoňských départementů ve Francii, o něco větší než Sicilie (asi $^6/_{10}$ Čech).

III. NIZOZEMSKÁ NÁRODNOST

S tímto malým státem, povstalým seskupením několika území, se shoduje národnost, skupina lidí, kteří si jsou vědomi toho, co mají společného hmotně i duševně. Již působením společného žití po několik století se základy té národnosti staly složitějšími, než byly na počátku. Původně se jeví jako jádro národního citu víra. Potom však nedostačí více, aby jej vzbuzovala a utvrzovala, neboť zprvu protestantský stát si přibral i lid katolický. Roku 1922 se počítalo 3,770.250 protestantů a 2,444.600 katolíků, v procentech 54.96 a 35.60. Poslední sčítání ukazují, že katolíků poměrně přibývá. Hranice mezi provinciemi protestantskými a provinciemi katolickými jde přibližně po Východní Šeldě, Waalu a Oude Ijselu. Na sever od této hranice nalézáme 90% protestantů ve Frísku a Groningách, 92% v Drenthe; na jih od ní 87.5% katolíků v Brabantu, 98% v Limburgu. Kdežto obě jižní provincie jsou celistvým územím katolickým, obsahují protestantské kraje leckdy dosti značné menšiny katolické; je 36% katolíků v Gelderlandu (zejména v krajích Betuwe a Maas en Waal), 34% v provincii Utrecht a asi 25% v Hollandu a v provincii Over-Ijsel. Zeelandské Flandry mají polovici katolíků.

Náboženství není tedy více tmelem nizozemské národnosti. Národní jednota vyplývá spíše z jednoty duševní, která uvnitř týchž hranic pozne-



Obr. 91. *Vývoj státu nizozemského.*

1. Území Spojených provincií na počátku 17. století. — 2. Území získané v 17. století. — 3. Území, které patřilo vévodství klevskému a bylo připojeno koncem 18. století. — 4. Území definitivně přeskupené a připojené roku 1839.

náhlu povstala užíváním téhož jazyka. Na začátku středověku bylo lze rozeznávati u nizoněmeckých skupin sídlících v dnešním území nizozemském

tři nářečí: fríské,*) saské a francké. Frísky se tehdy mluvilo od Šlesviku až po Šeldu; oblast fríštiny se pomalu zužovala, až ustoupila na východ od Zuiderzee. Kolem Leeuwarden nalézáme fískou příponu -um (anglické ham, německé heim) ve jméně šestnácti obcí ze čtyřiadvaceti. Frísky se mluví ještě v mnohých okresích Frieslandu. Saština zaujímala malé území ve východních Geldřích, brzo však byla pohlcena dolnofranštinou (niederfränkisch). Ta byla řečí germánských dobyvatelů, kteří zabrali Brabant, Limburg, Geldry a Flandry. Z ní se vyvinula nizozemština; vytlačila fríštinu ze Zeelandu, Hollandu a Utrechtu, a zvítězila v provinciích bohatých, živých a lidnatých. Vytříbila se tam, a stala se jazykem literárním, a odtud se, počínaje 16. stoletím, šířila po celém Nizozemí. Jazykové sjednocení pokračovalo současně s hollandským vlivem v politice a kultuře nizozemské. Jazyk hollandský, jímž se kázalo v kostelích a učilo ve školách se vzpomínkami společné vlasti, se stal jazykem nizozemským, symbolem národní jednoty. Dokonce přesahuje za hranice své země; poněvadž byl pokročilejší a lépe organisovaný, belgičtí Flámové jej přijali za spisovný jazyk. Jiné lidské skupiny jím mluví v jižní Africe, v Porýní, ba i v Americe; má tak na světě přes 12 milionů příslušníků.**)

Tato bujará a mocná národnost nizozemská, vzešlá zároveň z politické i kulturní jednoty, se však neprojevuje centralisací a stejností. V lůně nizozemské jednoty nikdy nezanikly zárodky samosprávy ani krajinských zvláštností. Málo zemí si tak dlouho zachovalo rámec života místního, provinciálního a zejména městského. Národnost se tak pozdě utváří po vzniku státu, poněvadž dlouho byla hromadná síla pouze ve městech. Města spolu soupeřila, jako dosud soupeří Amsterdam a Rotterdam, Groningen a Leeuwarden; amsterdamské měšťanstvo se považovalo za hlavu politického tělesa, za majetníka kolonií. Nežli byla založena jednota, musily býti uvedeny ve shodu jednotlivé partikularismy. Až do konce 18. století zůstalo Nizozemí republikou federativní, v níž si každé město zachovávalo jistou dávku svrchovanosti; každé mělo své poslance ve stavech provinciálních (Provinciale Staten), každá provincie pak měla zástupce ve stavech generálních. Ve stavech provinciálních hlasovali poslanci podle

*) Jazykozpyt ovšem nepočítá fríštinu za nářečí německé, nýbrž za samostatný jazyk západogermánský. P. př.

**) Nářečí dolnofrancké zaujímá celé území flámské a sahá na východ až k Essenu a za Düsseldorf; naopak však zase celý nizozemský severovýchod (Gelderland z polovice) mluví nářečím vestfálským. Hranice mezi spisovnou nizozemštinou (flámštinou) a němčinou jsou čistě politické a naprosto nemají podkladu ve skutečných poměrech dialektických. P. př.

instrukcí svých měst, měli jakýsi mandát imperativní; tyto instrukce bylo lze změniti teprve po dlouhé výměně poselství, a při hlasování bylo zapotřebí jednomyslnosti. Od konce 18. století potom vlivem francouzských myšlenek byl federalism omezován centralismem; po roce 1815 působí nizozemská vláda královská podobným směrem. Ale svobody provincií a měst nikterak ještě nezanikly. I dnes ještě v každé provincii mají ve skutečnosti správu v rukou stavy a jejich stálý výkonný výbor, kolegium poslanců generálních stavů. Ústřední vláda tam je zastoupena královniným komisařem, který má sice rokovací hlas v poslaneckém kolegiu, ale pouze poradní hlas v provinciálních stavech, jimž předsedá. V obcích je skutečná moc v rukou starosty (burgemeester) a radních (wethouder). Provinciální i obecní úředníci jsou jmenováni samosprávou. Ve školství má stát pouze úlohu dozorčí; školy a gymnasia jsou ústavy obecní. Ve příčině zájmů hmotných mají obce velkou svobodu jednání a podnikání; město Rotterdam bylo samo strůjcem své velikosti, od něho vyšel podnět k obrovským pracím v jeho přístavě, ono za ně převzalo odpovědnost. Sbor radních se starostou se v Nizozemí jeví jako duše obecního života; zdědil toto poslání z dlouhé minulosti, v níž život městský byl podstatným projevem života národního.

Tato samostatnost místního ducha se projevuje také ve lpění na starých zvycích, ve svérázných krojích, které trvají ve Frísku a v Zeelandě. Ale nikdy nezakrývá, alespoň ne očím cizincovým, mocných projevů povahy národní: prostoty mravů, rodinného života, který je obrácen dovnitř a uzavřen zásahům života společenského, záliby v tichu, uzavřenosti, potřeby vnitřního života, který směřuje k náboženskému hloubání, chladu k obecným ideím, smyslu pro skutečnost a pro praktické zájmy.

ÚDAJE STATISTICKÉ

Provincie	Rozloha v km²	Počet obyvatel	Hlavní město
Noord Brabant	4.859	794.952	'S Hertogenbosch
Drente	2.652	223.168	Assen
Friesland	3.306	397.029	Leeuwarden
Groningen	2.343	382.885	Groningen
Gelderland	4.934	776.363	Arnhem
Noord Holland	2.756	1,380.914	Amsterdam
Zuid Holland	3.010	1,787.133	'S Gravenhage
Limburg	2.202	482.520	Maastricht
Over-Ijsel	3.319	466·989	Zwolle
Utrecht	1.384	374.063	Utrecht
Zeeland	1.677	249.030	Middelburg
Celkem	32.538	7,315.046	

KAPITOLA DVANÁCTÁ

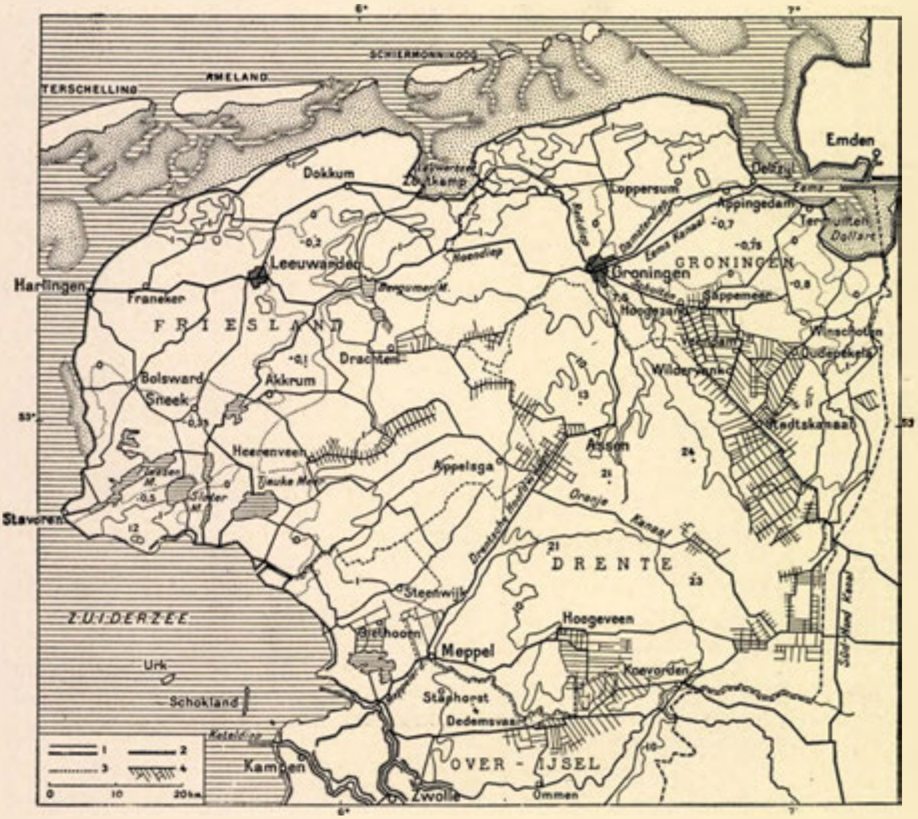
SEVERNÍ NIZOZEMÍ

FRIESLAND. GRONINGEN. DRENTE

Pro svou zeměpisnou polohu zaujímá severní Nizozemí dosti osobité místo mezi nizozemskými kraji. Tato severní končina má delší a tužší zimy, za nichž často zamrznou průplavy a jezera. Za špatného počasí vládne nad blátivým krajem smutné, pošmourné nebe; na jaře se rostlinstvo opožďuje skoro o dva týdny za ostatní zemí. Tyto drsnější poměry tu byly i v minulosti; bývalé ledovce prodlévaly tu déle a zanechaly hlubší pečeť. Nikde nepokrývají rašeliniště větších prostor, jimiž bylo zdrženo zhodnocení země, a Frísko bylo od německých rovin odděleno širými šedými a mokrými pustinami.

Ten kraj, vzdálený od velkých obchodních estuarií, jako by žil v ústraní za Zuiderzee, na jakémsi poloostrově, hostě lidskou skupinu, která je zvláštní malou národností uvnitř národnosti nizozemské. Frísové, větev to velmi dávno se odloučivší od pragermánského kmene, dospěli dříve než Frankové k územní stálosti a politické organisaci. Zaujímali ten dlouhý pruh nížin a ostrovů, táhnoucí se od ústí labského až k ústí maaskému a šeldskému. Fríské čety byly i mezi tlupami saskými, které zalidnily Velkou Britanii. Ale jejich příliš protáhlému panství chyběl zeměpisný střed, i nevytvořilo celistvého státu, který by byl s to uskutečniti nizozemskou jednotu. Fríský živel byl zatlačen k východu a soustředil se za Zuiderzee, v nynějších provinciích Groningen a Friesland. Přes to že se po věky mísil a křížil, zachovává tam tělesné i duševní rysy velmi čisté. Frísové jsou velcí, ztepilí, velmi plaví, oči mají modré nebo šedé, lebku podlouhlou, pleť vzácně bílou. Mají jazyk velmi blízký angličině, jímž se dosud mluví v některých okresích, hrdý na svou literaturu. Povahy jsou mlčelivé, flegmatické, klidné, pevné, mysli nezávislé, věrni starým zvykům a vřele milují svou maličkou vlast. Jako nechtějí Skotové býti směšováni s Angličany, tak Frísové nechtějí býti směšováni s Ho-

lanďany. Je to kraj konečně velmi zvláštní svou poměrnou odloučeností, nikterak však zapadlý ani zaostalý. Kdysi byl za ostrovy fríský obchod, který sahal až do Dánska. Fríští sedláci vynikají bystrým rozumem a řadí se k nejlepším rolníkům v celém království; politické strany se smělými ideami nalézají nejlepší opory u Frísů.



Obr. 92. *Přehledná mapa severního Nizozemí.*

1. Průplavy. — 2. Hráze. — 3. Nulová isohypsa. — 4. Zhodnocená rašeliniště.

I. KRAJINA

V krajině severního Nizozemí jsou vedle sebe tři složky, aniž splývají: lada, rašeliniště a hlinité roviny. (Obr. 92.) Lada se prostírají na jihogroningských a východofríských píscích, jakož i na velké části provincie drentské (Drente, dříve Drenthe); jsou to širé plochy vřesu, hlodáše a kručinky, po nichž jsou roztroušeny vzácné chomáče nízkých dubů

a borovic, nehostiné pustiny to, jež vypaluje slunce nebo ošlehává mrazivý vichr. Tu a tam vyčnívají velké holé žulové balvany, které tam zanesly ledovce. Tu a tam také jsou travnaté mohyly, pohřebiště předdějinných lidí, a na štěrkových výšinách Hondsrugu („psí hřbet") četné dolmeny, jimž lid říká hunebedden, obří lože. Na nekonečných vřesovištích panuje ticho, rušené toliko včelami, jež bzučí na květech, dále malými ovcemi, jež bloudí mezi kamením, anebo divokou zvěří, slukami, tetřívky, koroptvemi, zajíci, kteří prchají před cestovatelem. Na té nesmírnosti nalezneme lidské skupiny jenom na malých mýtinách, v roztroušených oasách; drobní lidé tu zkypřují rýčem nebo zorávají s jedním koněm hubená políčka písková, na nichž rostou brambory. Takový je vzhled lad od Hoogeveenu až na sever od Assen.

Když ustoupily ledy, způsobily totiž špatné poměry odtokové, že se tu tvořila rašelina, a to jak v kotlinách a údolích (laagveen) tak na štěrkových a písečných terasách (hoogveen). Nevyjdeme z rašeliny, ať již na jihu, od Meppelu po Hoogeveen a Koevorden, ať již na západě, od Meppelu po Steenwijk, Heerenveen a Sneek. Prostírá se tu rovina, nízká a plochá, skoro beze stromů, leda místy se skupinkou trpasličích bříz, s kalužemi stojaté vody, s přímočarými struhami tmavé vody, se smolně černou půdou, s pískovými hrboly, na nichž rostou zakrnělé sosny.

Mezi těmi pískovými hřbety, jež skorem všechny směřují od jihozápadu k severovýchodu, se táhnou řetězy jezer; jsou to meeren jižního Fríska a Gaasterlandu, širé rozlitiny, které nebyly vysušeny jako v Hollandě, poněvadž spočívají na neplodném písku a nikoli na žírné hlíně; roztomilá zákoutí divoce půvabná, kde bílé plachty jacht pojíždějí v létě po bludišti sta jezírek a kde v zimě se kolem Sneeku a Akkrumu shromažďují tisíce bruslařů. Rašelina má význam v tamním hospodářství; již po věky se těží jako palivo pro domácnost. Jestliže v 16. až 18. století proniklo něco života do těch zaplavených krajů, pak to bylo jen proto, že těžba rašeliny vyhloubila průplavy, jež byly prvními cestami. Těží se dosud a tisíce paží je tím zaměstnáno. V polohách rašeliny se rozeznávají dvě vrstvy: svrchní, mladší, méně hutná, sypčí (bonk), jíž se užívá jako steliva a k balení; spodní vrstva je starší a lepší, tou se topí. Hned po starém způsobu odrypuje dělník cihly rašeliny a rozkládá je na trávě, aby vyschly, hned se moderněji užívá mechanického rypadla, cihly se pak lisují a suší teplým vzduchem. Rašeliniště, z nichž se těží, jsou četná i ve Frísku a v Groningách; ale velkou zemí blat je Drente, kde se dobývá rašelina na 12.200 hektarech. Odtud pocházejí dvě třetiny nizozemské rašeliny. Všude se po průplavech vozí rašelina na tisícerých loďkách. (Obr. 93.)

Ten kraj byl srovnáván se starým fríským pláštěm z hrubé vlny, na němž je hedvábné třepení. Třásní ze vzácného hedvábí je totiž lem úrodné hlíny, vyrvané moři. V tom výboji jsou shrnuty celé jeho dějiny. Nalézáme dosud neporušena první opevnění, zbudovaná proti moři; jsou to chlumečky zvané terpen, roztroušené po jílovém kraji, na nichž stály první vesnice a jež byly oporou prvním hrázím. (Obr. 94.) Ve Frísku a v Groningách bylo zjištěno přes sedm set těch umělých výšin,



(Foto Mlle Hol.)

Obr. 93. *Těžba rašeliny ve vysokém rašeliništi (hoogveen) v Drente.*

z nichž jen polovice dosud trvá; ostatní byly srovnány a jejich země snesena k zlepšení polí. Když již byl ten kraj chráněn proti přílivům sítí terpen a hrází, zbývaly ještě tři velké zátoky, otevřené nájezdům moře, Middelzee, Lauwerszee a Dollart, a na jejich újmu nepřestali pobřežní obyvatelé od 12. století až po naše dni získávati půdu. Dollart byl v 15. století rozšířen katastrofální zátopou a dosud tvoří mořské rameno, do něhož se vlévá Emže (Ems, Eems). Ale Lauwerszee, jež v 17. století ještě sahalo k Buitenpostu, Kollumu a Dokkumu, couvá postupně před hrázemi. Middelzee pak, jehož staré vnitřní hráze vidíme dosud až ke Sneeku a Bolswardu, není již více. Tak celá ta přímořská třáseň, vyjma starý štěrkový ostrov Gaasterland, je výbojem hrazení. Je to množství polderů,

chráněných proti mořským útokům travnatými valy, uměle vysušovaných sítí průplavů, jež jsou uzavřeny splavy, a rozdělených mezi několik velikých waterschappen (Westerkwartier, Hunzingoo, Fivelingoo, Duurswold, Reiderland, Oldambt atd.), které organisují odtok vod a dozírají naň. (Obr. 95.)

II. ZHODNOCENÍ KRAJE



Obr. 94. *Fríské terpen podle Schuilinga.*
1. Bývalé břehy zátoky Middelzee, dnes ohrazené a zužitkované, která vnikala do nitra Fríska. — 2. Zjištěné terpen, to jest umělé chlumy, na nichž se prvotní obyvatelé usazovali v těch nízkých, zaplavovaných krajích.

Zhodnocení toho kraje písku, rašeliny a mořského jílu je dílem dlouhé doby a nemohlo býti provedeno ve všech jeho částech najednou; bylo třeba několika odstavců, aby země byla zvládnuta. Jsou tu již velmi dávné zábory kulturní, a také velmi mladé, jimž se dává moderní jméno „kolonie". První, zábory velmi dávné minulosti, se prostírají po mořských jílech a poněkud také po nízkých blatech; druhé, mladší, mají za jeviště velké kraje rašelinné.

Polderové pozemky ve Frísku a v Groningách lze řaditi k nejkrásnějším a nejžírnějším v Nizozemí; jsou pokračováním nádherného lemu luk a oranin, který začíná již v Zeelandě a táhne se dále přes Holland. Mají ráz velmi pastvinný na západě, velmi rolní na východě. V hlinitém Frísku a v západních Groningách pokrývá tráva skoro celý kraj; je to království pastvy, greidestreek, greidhoek, greidland; z 500.000 hektarů orné půdy je ve Frísku skoro 250.000 porostlých travou. Zelený obzor se prostírá do nekonečna; brázdí jej průplavy, po nichž se plachetní čluny ubírají mezi lučinami. Ty jsou posety velkými osamocenými dvorci s ohromnou střechou a oživeny množstvím dobytčat, jež se jeví na zeleni jako černobílé skvrny. Jsme tu v nejpřednější oblasti

dojnic. Od počátku května do začátku listopadu zůstává dobytek na pastvinách; často, když jest se obávati chladna, chrání ho teplými pokrývkami. Dvakrát denně přichází jej sedlák nebo čeledín podojiti; průměrný výnos je 4500 kilogramů mléka z jednoho kusu ročně, což je číslo pozoruhodné. Průmyslové mlékárny, jichž je v samotném Frísku dvě stě deset, znamenitě vypravené, zpracovávají mléko více než 150.000 krav a vyrábějí ročně 13 milionů kilogramů másla a 30 milionů kilo-



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 95. *Vierhuizen. Pohled na Lauwerszee.*

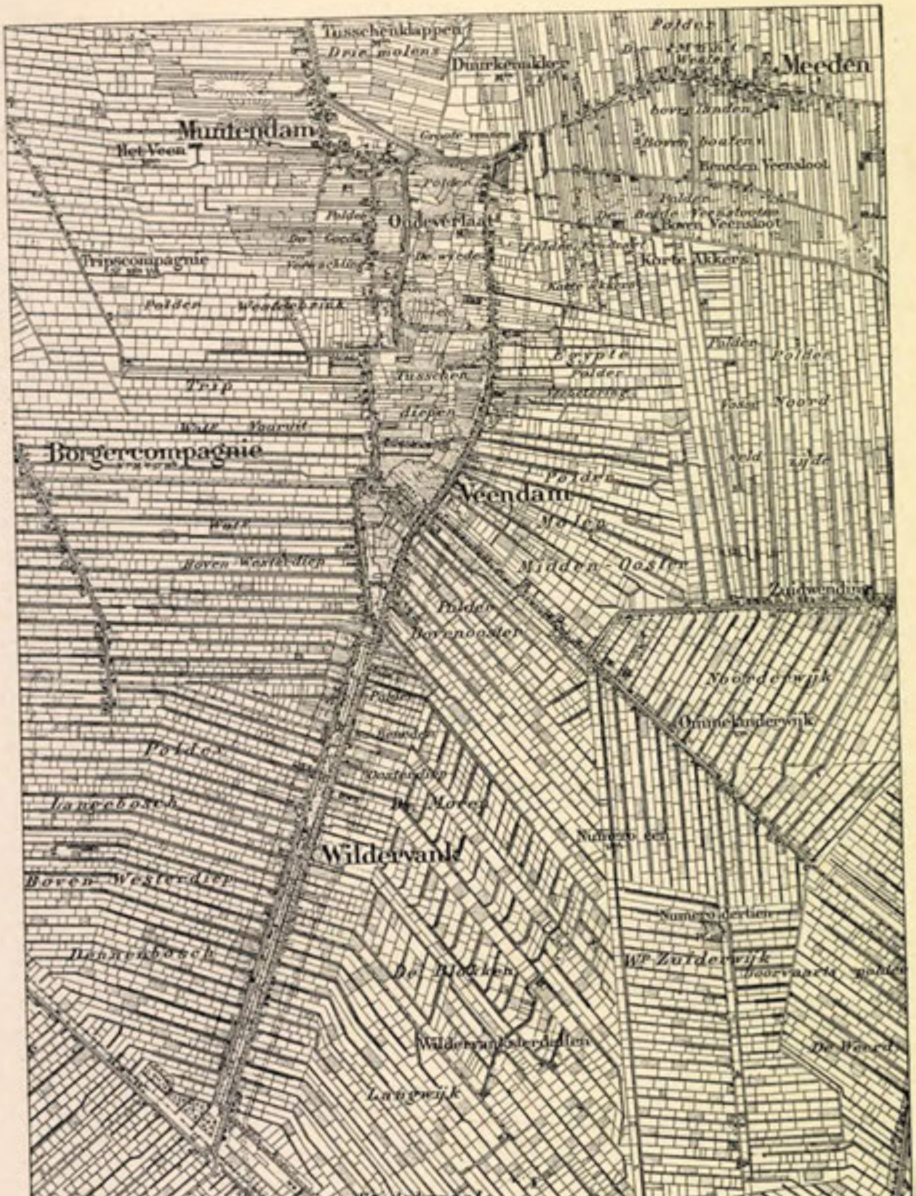
Ovce v popředí jsou na hrázi; v pozadí tvořící se země *(schorren.)*

gramů sýra. Jedné z nich se dostává všeho mléka po průplavu, v létě v člunech, v zimě na saních. K mlékařským výrobkům se druží jiné zvířecí produkty, jež doplňují bohatství té žírné země: vykrmený skot jatečný, který se prodává na trzích nebo dodává do velkých jatek v Akkrumu, lincolnské ovce, chované pro maso, a vepři domácího plemene, kteří někdy dosahují až 400 kilogramů váhy. Mléko a maso, to jsou prameny obživy Fríska, ony dodávají ruchu velkým trhům v městech, jako je Leeuwarden, Groningen, Sneek a Wolvega.

Blížíme-li se ve Frísku na východ k Lauwerszee, vidíme, jak louky ustupují oraninám; v Groningách se ta přeměna dokončila, a celý pol-

derový kraj se stává skoro vesměs krajem rolním. Ne že by tu chyběly prostory travnaté a stáda; v okolí města Groningen procházíme velkými loukami, na nichž se pasou černobílé krávy, malé ovce s hustou vlnou a koně ztepilé podoby. Až na mořský břeh se pastviny střídají se vzdělanými poli a ovčí stáda nalezneme až i na travnatých bocích hrází. Ale tučná půda polderová je věnována především rolím. Vedle Zeelandu, Betuwe a jižního Limburgu se groningské poldery vyznamenávají více hojností úrody než počtem dobytka; jsou to půdy těžké a hutné, které jest třeba slínovati, aby se staly lehčími, ale tak žírné, že dlouho mohly roditi bez hnojení. Na březích Dollartu se nyní zlepšují mořským bahnem, pro něž si sedláci jezdí na pláže za odlivu. Skýtají množství cenných plodin: obilí (oves, ječmen, pšenici), brambory, cukrovku, čekanku, luštěniny (boby a hrách), semeno (horčici, řepku), len, jetelové semínko. Groningen samy plodí dvě pětiny nizozemského ječmene, třetinu ovsa a luštěnin, čtvrtinu pšenice. Tu a tam se to pečlivé zemědělství věnuje zvláštnějším oborům pěstění; tak v nejbližším okolí města Groningen se zelinaří a pěstují křoviny. V nitru Fríska, mezi Harlingen a Lauwerszee kvete na četných drobných usedlostech kolem Franekeru a Berlikumu opravdové zahradnictví; koncem května se odtud vypravují náklady raných zemáků do Anglie.

Dobré pozemky polderové jsou starým bohatstvím Fríska a Groning. Ale z pozemků, kterých nově vydobyli na rašelině, si tu vytvořili zcela nově druhé bohatství. Kdysi bylo využíváno rašelinné půdy jen tak, že se občas vypálila, a popel pak umožnil jednu sklizeň pohanky. Dna vybraných rašelinišť se nechávala ladem; ta se pak vracela do divokého stavu nebo porůstala vřesem. Racionálnější způsob, který byl zahájen již v 16. století a jehož ve velkém užilo město Groningen počínaje 18. stoletím, přeměnil nevzdělané prostory v úrodné polnosti. Vykope se síť průplavů, které se daleko rozvětvují po rašeliništi, z něhož se chce těžiti; ty se stanou tepnou veškeré dopravy. Vybere se všechna dobrá rašelina, která se po průplavu snadno dopravuje na místo spotřeby. Zachová se však na místě svrchní vrstva (b o n k a a r d e; aarde země), nedokonalé palivo, za to však sypká hmota velmi cenná pro vznik orné půdy. Na písčitém dně vybraného rašeliniště (d a l g r o n d) se připraví orná půda ze směsi tamního písku, bonkaarde a hnojiva. S počátku tam dováželi městské splašky a odpadky z města Groningen; později bylo možno užíti hnojiv umělých, vápna, kainitu, strusky, ledku. Tak povstaly výtečné orné pozemky, uměle vytvořené, dající se lehko vzdělávati, na něž přivolávali osadníky z jiných provincií. Vznikaly rašelinné kolonie (v e e n k o-



Obr. 96. *Kolonisovaná blata provincie Groningen, podle mapy Nizozemí v měřítku 1 : 50.000.*

Podlouhlá pole geometrických podob, oddělená průplavy a struhami. Vesnice se řadí podél průplavů.

loniën). Na těchto nových půdách se vyvinulo hospodářství zcela zvláštního rázu, v němž má dobytek pouze podružný význam. Pěstují se tu hlavně zemáky, oves a žito, což vše téměř je určeno pro obchod: brambory se prodávají do škrobáren, obilná sláma do papíren, žito a oves na plodinové burse. Také všechny druhy zahradnictví kvetou na té sypké půdě, dobře hnojené a vždycky blízké vodě; pěstují tu rané brambory, skleníkovou zeleninu, boby a cibuli, rybíz, štěpy ve školkách. Je to kraj úplně člověkem vytvořený. (Obr. 96.)



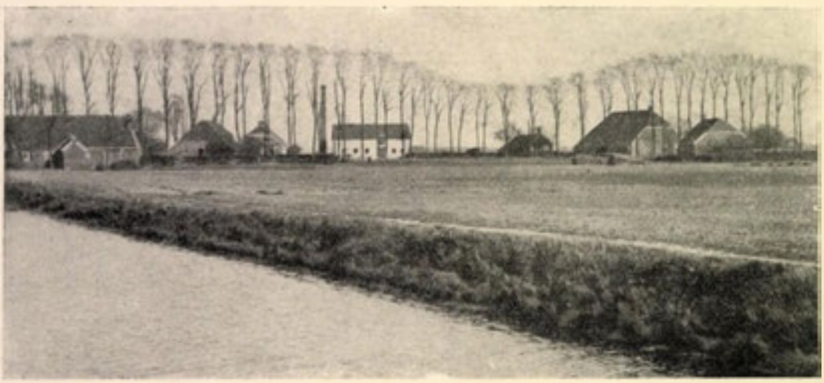
(Foto A. Demangeon.)

Obr. 97. *Průplav v Hoogezandu, průmyslovém městečku groningských kolonisovaných blat.*

Celá blata ovšem ještě daleko nejsou přeměněna a kolonisována. Ale všude již jsoucnost kvetoucích a lidnatých kolonií svědčí o tom, že se ty podniky daří. Dělí se ve tři skupiny. Nejprve jsou kolonie v jižní Drente a na pokraji provincie Over-Ijsel, v kraji to kdysi neschůdném, dnes však otevřeném zemědělství i dopravě: Steenwijk, Staphorst, Hoogeveen, Dedemsvaart, Koevorden. Dále kolonie ve východním Frísku: Heerenveen, Appelsga, Drachten. Nejkrásnější však a nejbujarejší byly založeny na jihovýchod od města Groningen, na území provincií Groningen i Drente: Veendam, Wildervank, Stadskanaal, Hoogezand, Sappemeer a mnoho jiných. Přeměna pokračuje překotně podél nově otvíraných průplavů, a noviny zasahují již i do močálů bourtangských (Bourtanger Moer, něm. B. Moor), tak dlouho nehostiných. (Obr. 97., 98., 99. a 100.)

Nechápali bychom ovšem života všech těch zemí staré i nové kolonisace, kdybychom nevěděli, do jaké míry je závislý na vodních drahách.

Nikde neuvidíme tak hustých průplavů, s takovým dopravním ruchem. Bylo by nemožné vypočítávati je, jako kdybychom u nás chtěli vypočítávati silnice a cesty; pouze mapa může ukázati jejich směry a soustavu, nepodá však jejich hemživé oživenosti. V některých okresích kolem Staphorstu a Giethoornu je člun nejobyčejnějším vozidlem, nezbytným dennímu životu. V rašelinných koloniích dovážejí náklady bramborů do škrobáren po loďkách. Někde, jako na „Hollandském poli“ (Hollandsche Veld), je pozemní doprava úplně nemožná; i pohřby se dějí po člunech. Je málo větších osad, aby neměly své vlastní vodní cesty; všude vidíme se



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 98. *Venkovská stavení, řadící se při průplavu u Hoogezandu (Groningen).*

šinouti plachty mezi řadami stromů uprostřed lučin. I nejmenší vesnička má malé nábřeží, na němž se nakládají pytle obilí, vykládají prkna. Po člunech se dopravuje nejrozmanitější zboží: řepa, mouka, hnojivo, krávy, bedny, a užívá se při nich všech způsobů pohonu: benzinových motorů, plachet, koní i lidských vlečníků. Ty dopravní prostředky se zdokonalují dále a dále k obvodu. Z Groningen a Leeuwarden je pravidelná paroplavba do Amsterdamu a Rotterdamu; každé tržní město je uzlem dopravy člunové.

Vodní cesta upravuje i činnost průmyslovou. Po člunu dostává továrna suroviny i odváží své výrobky. Všecky továrny se usazují při průplavu. Asi čtyřicet škrobáren zpracovává brambory ve Veendamu, Wildervanku, Hoogezandu a jinde, asi dvacet lepenkových továren drtí žitnou slámu v obci Oudenpekela, ve Veendamu, Sappemeeru, Hoogezandu, a vypravuje přes 100.000 tun lepenky do Anglie. Nesčetné jsou závody užívající rašeliny za palivo, cihelny, sklárny, vápenky, pily, lihovary, loděnice.

III. OBYVATELSTVO A MĚSTA

Severonizozemské provincie se živí hlavně zemědělstvím. Jejich obyvatelé jsou většinou rolníci; i města jsou závislá na venkově svými trhy a všemi svými zájmy. Přes to, že tu jsou lada a blata, dosahuje hustota obyvatelstva značných číslic: 112 lidí po čtverečním kilometru ve Frísku, 144 v Groningách, 65 v Drentě. Zhodnocování rašelinišť bylo totiž v 19. století příčinou mocného hnutí přistěhovatelského; roku 1830 byla ta



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 99. *Lada u Amersfoortu.*

hustota jenom 62, 68 a 24. Kolonisté přicházeli z ostatních provincií nizozemských, také však z ciziny, z Německa, ze Švýcar. Tato nová střediště osídlení jsou méně stálá nežli staré vesnice, jsou hybnější, více se z nich odchází; ale podnikavost, která jim dala vznik, způsobuje také jejich rozkvět.

Všude nejsou stejné pozemkové poměry. Vzdělávání půdy majetníkem, které nalézáme ve Frísku jen u 35% usedlostí, je rozšířenější v Groningách (65%). Tento značný počet sedláků-vlastníků pochází v Groningách ze zvláštního zařízení, zvaného beklemregt, totiž práva držby, majícího velmi dávný původ, které se převádí dědictvím, závětí i prodejem, aniž je třeba souhlasu vlastníkova; tak tedy sice sedláci platí roční nájem, ale jinak jsou zcela v postavení vlastníků, připoutaných k půdě. Nechť

však již jsou vlastníky nebo nájemci, nejsou sedláci těch bohatých provincií drobnými rolníky jako jejich druzi v krajích písečných. Ani v koloniích rašelinných neklesá usedlost na maličké výměry; má vždycky kolem dvaceti hektarů. Na polderech mají statky asi po čtyřiceti hektarech, ba i více, jsou-li to statky dobytkářské. Jen zřídka zmohou všechnu práci pouze s domácím dělnictvem. Již za starých dob přicházeli z Vestfálska němečtí sekáči na sena i na žně; toto občasné stěhování pokračuje i nyní, když se země obohatila novými plodinami.



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 100. *Venkovské stavení v Berg en Daalu u Nijmegen.*

Statkáři jsou lidé bohatí, bydlí v pohodlných, statných dvorcích, osamocených za clonou stromů uprostřed polností. (Obr. 101.) Mají spíše vzhled měšťanských sídel nežli venkovských stavení. Zahrada, osázená vzácným stromovím, trávníky a květinové záhony je oddělují od silnice. Širokými okny s velkými bílými záclonami vniká hojnost světla. Uvnitř je pěkný nábytek, koberce, obrazy, knihovna; neboť statkář se sice neštítí tělesné práce, ale nezanedbává ani ducha. V odborných časopisech sleduje pokroky zemědělství a pro své dítky uznává potřebu vyššího vzdělání.

V polderových krajích jsou ty velké statky roztroušeny po polnostech, obklopeny jilmy a vrbami, některé stojí na výšinách (terpen). V kraji kolonisovaných blat jsou všechny podél průplavu, v pravidelných řadách za sebou, aniž se vzájemně dotýkají, v délce několika kilometrů.

Po silnici, zastíněné velkými stromy, vedle vodní dráhy, celé se chvějící hlukem a životem, můžeme po celé hodiny kráčeti z vesnice do vesnice, aniž vidíme pole a aniž přestanou stavení. Mezi těmi geometrickými čarami příbytků se prostírají lány černé země, rozdělené přímými průplavy, na nichž se seskupují vzdělaná pole. (Obr. 96. a 98.)

Kromě obou velkých měst Leeuwarden a Groningen, ležících na rozhraní úrodné hlinité roviny a písečného rašelinného zázemí, je skrovný a pokojný městský život rozptýlen po venkově, skoro vždycky na křižovatkách vodních drah. Objevuje se tu a tam na ladech a blatech provincie Drente a pomezí provincie Over-Ijsel; je tu Assen (13.000 obyv.), Hoogeveen, Meppel (11.000 obyv.), Steenwijk (6.000 obyv.). Ve Frísku jsou města četnější: Heerenveen (4.500 obyv.), Sneek (13.000 obyv.), tržiště máselné a sýrové, spojené s Amsterdamem paroplavbou, Bolsward (6.500 obyv.), staré městské střediště s kostelem z 15. století a renaissanční radnicí, Franeker (8.000 obyv.), také staré město s budovami z 15. a 16. století, Dokkum (4.000 obyv.), kde byl svatý Bonifác zabit Frísy roku 755. Stejná malá města, venkovská tržiště nebo průmyslová střediště na rašelině, leží hustě v provincii Groningen: Winschoten (13.000 obyv.), Loppersum, Appingedam, Hoogezand, Sappemeer, Veendam, Pekela.

Námořní města jsou úměrná tomu malému kraji, jemuž slouží; spojují jeho zemědělská tržiště a jeho venkovské továrny s velkými odbytišti, která odebírají jejich plodiny a výrobky, s Amsterdamem, Rotterdamem, Anglií. V mnohých z nich kvetl kdysi velký obchod; ale moře ucouvlo před hrázemi a poldery, mořská plavba se od nich vzdálila. Aby se zase vrátila na některá vybraná místa, musily býti vyhloubeny doky. Stavoren, kdysi sídlo fríských králů a stanice Hansy ve 12. století, pozbylo svého obchodu, když písečné výspy, Vrouwen Zand („ženský písek“), zatarasily jeho přístav; dnes je malé čluny spojují s Enkhuizen, kde cestující přesedají na vlak do Amsterdamu. Harlingen (10.500 obyv.) je ukryto za ohromnou hrází a mocným kolím před bouřemi moře Wadského (Waddenzee). Je dnes vývozištěm zemědělského Fríska; z jeho přístavu se vyváží do Londýna, Hullu a Leithu maso, máslo, sýr, drůbež. Roku 1922 tudy prošlo 110.000 kusů dobytka určeného pro Anglii; v dovoze přichází tam anglické uhlí pro mlékárny, hnojiva a severské dříví.

Delfzijl, ležící naproti německému městu Emden na Dollartu, děkuje za nynější svůj rozmach emžskému průplavu (Eems Kanaal), otevřenému roku 1876, který z něho činí východiště k moři pro Groningy, jako je Harlingen východištěm pro Frísko; nákladnými pracemi se jeho přístavu dostalo hloubky 7.35 m při odlivu, takže u jeho nábřeží mohou přistá-

vati lodi i o ponoru devítimetrovém. Je to krajský přístav, dobře vybavený průplavy, železnicemi i pravidelnými lodními traťmi, v němž se vykládá hnojivo, severské dříví, obilí, britské uhlí, přicházející z Goolu a Grangemouthu; nakládá se tu škrob, lepenka, len, rašelinné stelivo.

Dvě velká severní města jsou hlavní města obou provincií: Leeuwarden (47.000 obyv.) a Groningen (97.000 obyv.). Leeuwarden, založené na rozhraní blat a polderů, na břehu bývalé zátoky Middelzee, bylo již za normanských dob tvrzí, střehoucí cesty, která vedla z nitra země; ve 12. století mělo městské výsady. Ale postupné zanášení Middelzee mu



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 101. *Fríský statek u Leeuwarden.*

začátkem 14. století odňalo veškeren styk s mořem. Stavši se tak městem vnitrozemským, mělo jistý význam jako sídlo místodržitelů (stathouders) fríských a groningských. Je to město bohaté, jež v 16. a 17. století mívalo proslulé dílny zlatnické. Především však již po celá století je to obchodní středisko okolního žírného venkova. Vodní trati se odtud rozbíhají na všecky strany, od roku 1507 vede odtud průplav do Franekeru a Harlingen; jiné průplavy jím procházejí nebo se k němu přibližují. Pronikají samo město, jsouce překlenuty mosty, často zastíněny stromy, vroubeny růžovými, šedivými nebo zelenými domky, oživeny ustavičným ruchem plavebním. V Leeuwarden dýšeme fríské ovzduší, zvláště v tržní dni; tehdy žádný venkovan nezůstane doma, do města přijíždějí celé průvody venkovských povozů, statkáři na automobilech nebo na kočárech tažených skvostnými koni, ženy často mají ještě na hlavě zdobný, mosazný čepec jako přílbu.

Prodávati máslo, obilí, dobytek, toť hlavní úkol města Leeuwarden. Co do dobytka je pouze za trhem rotterdamským, největším v celém krá-

lovství. V obyčejné dni se vrací do toho města klid. Po ulicích mohou pojížděti malé vozíky, naložené rašelinou, již prodávají dům od domu; přede dveřmi domů mohou hospodyně sušiti prádlo na zvláštních podstavcích.

Groningen leží na severním konci vysokého štěrkového a písečného hřbetu Hondsrugu (až 20 m), na poslední pevné a suché půdě, která ční nad oblastí polderů a blat. Místní cena té polohy vzrůstá o všechny výhody, které tomu městu skýtá dopravní spojení po vodě. Po Reitdiepu mělo ve 13. století námořní styky se zeměmi severskými a přístavy hansovními. Ještě dnes se průplavy křižují uvnitř jeho hradeb a k moři má přístup třemi přístavy, Zoutkamp, Termunterzijl a Delfzijl; mořské čluny připlouvají k jeho nábřežím po Eems Kanaalu. Po celý středověk bylo držitelem městských svobod, jež biskup utrechtský uznal, a pánem přístupu k emžskému hrdlu, který osvobodilo od zasahování malých sousedních států. Jeho obchod sahal tehdy až do Bostonu v Anglii, až do Hamburku a do Ruska.

Tržištěm zemědělských plodin zůstává stále; posílá do ciziny obilí a dobytek. Ze své dlouhé šťastné minulosti si zachovává malebné památky, hradební příkopy s cihlovými baštami, podél nichž jsou nyní zahrady a krásné stromoví, gotický chrám svatého Martina, soudní palác ze 16. století, universitu, založenou roku 1614. Je to město bohaté, překypující životem v tržní dni, město v pravém smyslu slova, de stad, pro celý severovýchod nizozemský.

IV. FRISKÉ OSTROVY

Ve vodách provincií Friesland a Groningen se jako obrovitý vlnolam, chránící jejich břehů proti Severnímu moři, táhne dlouhé souostroví, složené ze šesti ostrovů: Texel, Vlieland, Terschelling (provincie Noord Holland), Ameland, Schiermonnikoog (Friesland), Rottum (Groningen). Původně to byl jediný pobřežní val, jímž procházela tři velká estuaria, Vlie, Lauwers a Emže; působením příboje se vytvořily nové průlomy a zvětšil se počet ostrovů. Za touto ostrovní řadou je klidné, mělké moře, Waddenzee; za odlivu se vynořují rozsáhlé písčiny, z nichž jedna, Griend, byla ještě v 17. století zeleným ostrovem; u Fríska se jim říká wadden (Friesche Wadden), u Hollandu waardgronden. Přílivové proudy je stále posouvají, číníce splavná koryta nestálými a zatarasujíce průjezdy, které spojují ty vnitřní vody se Severním mořem. Kdežto ostatní čtyři ostrovy v řadě jsou jenom kusy přesypů, spočívá největší z nich,

Texel (183 km^2; o něco větší než Praha, která má 172 km^2), na pevnější hmotě čtvrtohorních naplavenin, štěrku a písku, a zemin ledovcových. Na jeho holém povrchu beze stromů a keřů, rozděleném dlouhými zdmi v širé ohrady, jsou jen samé pastviny. Živí stáda ovcí, proslulých masem i mlékem; v zimě jako v létě tráví dni i noci pod širým nebem, a zdi ohrad jich chrání před prudkými mořskými větry. Co rok mnoho jehňat, prodávaných na trhu v Burgu, odchází do Hollandu na vykrmení. Přístavem toho ostrova je Oudeschild; kdysi, když na Zuiderzee kvetla velká plavba, byla to stanice zdatných lodivodů, chvalně známých, jak dovedli voditi lodi po splavných korytech; dnes tam jsou jen rybáři. Celá severní část Texelu, Eijerland, byla kdysi samostatným ostrovem; připojili jej roku 1629 k Texelu hrází, ostatek utvořily mořské náplavy, až roku 1835 bylo spojení dokonáno ohrazením malého polderu. Vlieland (51 km^2) je jen ubohou písečnou kosou, vydanou útokům moře, na níž žije několik set rybářů se stády koz. Na Terschellingu (107 km^2) se sbírají brusiny, které se vozí do Anglie a tam zavařují. Ameland (60 km^2), jemuž několikrát hrozilo, že bude mořem přeťat ve dvé, je osídlen rybáři a drobnými rolníky. Roku 1871—1872 byla zbudována hráz, která jej připojuje ke frískému břehu; doufalo se, že se tu bude ukládati jíl a tak se vytvoří půda, která by se ohradila. Nepodařilo se však ochrániti té hráze proti nájezdům moře. Na Schiermonnikoogu (50 km^2) bývali lovci velryb; dnes je nejlepší obživou toho ostrova, jejž v létě spojuje paroplavba s městem Groningen, letní pobyt cizinců a mořské lázně. Na Rottumu (Rottumeroog), písečném ostrůvku, jejž ohlodávají vlny, hnízdí mnoho mořských ptáků; sbírají tam jejich vejce a prodávají je na pevnině.

Na fríském souostroví, zvaném také Západní Fríské ostrovy na rozdíl od další řady ostrovů při březích německých, žije 14.000 lidí, z čehož polovina na Texelu. V zimě, za špatného počasí, nejsou ve spojení s pevninou; tu pak to je malá kolonie, ztracená v moři, odloučená od ostatního světa. (Obr. 21. a 92.)

KAPITOLA TŘINÁCTÁ

VÝCHODNÍ A JIŽNÍ NIZOZEMÍ OVER-IJSEL. GELDERLAND. BRABANT. LIMBURG

Naproti přímořské končině nizozemské s jejími velkými přístavy, hlavními městy, jejími ostrovy, mořskými rameny, lemem mořského jílu, polderů a tučných luk, můžeme stavěti kraje vnitrozemské s pískovými a štěrkovými terasami, pokrytými lady a lesy, jež připomínají krajinu vestfálského „Geestu" nebo belgických Kemp, s kusem sprašových plošin, které jej připojují k belgické Hesbayi a ke vzdáleným nížinám porýnským. Zaujímá v podstatě provincie Over-Ijsel (Overijsel), Gelderland, Noord-Brabant a Limburg.

I. OVER-IJSEL A GELDERLAND. KRAJ PÍSKOVÝ. KRAJINA A POLNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Široká říční ramena, vybíhající z Rýna a z Emže, která stále měnila tok v této části velké delty nizozemské, oddělila tam od sebe četné skupiny pahorků, mezi nimiž se prostírají údolí a klesliny; tekou tudy nynější řeky, pozbyvší bývalé velikosti: Eem, Ijsel (dříve psáno Ijssel, Yssel), Berkel, Vecht. Ale údolí ijselské je dosti rozsáhlé, abychom mohli rozeznávati západ a východ. (Obr. 102.)

Na západ od Ijselu se vypíná plošina Veluwe (obr. 15.), spousta štěrku a písku, jejíž okraj se tyčí o více než sto metrů (až 110 m) nad Arnhemem a Apeldoornem. Mezi oblásky a pískem po ní šplhají nesnadné stezky; malá údolí s ní sestupují skrze lučiny a doubravy. Uvnitř plošiny, neobsahuje-li půda štěrku, se sypký a jemný písek hromadí v přesypy, na nichž vítr zdvíhá oblaka prachu; jinde zas převládají lada a lesy. Vřes pokrývá půdu hnědým kobercem, dosahujícím mnohdy až metr výšky. Pasou se tu stáda ovcí, na jaře tu včely sbírají med; když se za letního horka vyschlý vřes zapálí, jsou lada zničena na několik let. Skoro všude však zalesňování přeměňuje ten původní vzhled; Veluwe se stala hlavním lesním krajem nizozemským a pokrývá se porosty sosnovými, které v ně-

kterých okresích tvoří již souvislý kryt. Na východ od Ijselu je mnohem větší rozmanitost, povrch tu je rozkouskován; skupiny pahorků, zbytky to vysokých teras, jsou roztroušeny po celé východní části Gelderlandu a Over-Ijselu: Montferland (105 m), Haarlerberg (83 m), Lonnekerberg (61 m), Tankenberg (82 m). Z toho vyplývá nekonečné množství hrbolů a dolíků, skládající svěží krajinu: štěrkové a pískové výšiny, jež



Obr. 102. *Přehledná mapa východního Nizozemí.*

Výšky: 1. Od 0 do 30 metrů. — 2. Od 30 do 50 metrů. — 3. od 50 do 100 metrů. — 4. Nad 100 metrů. — 5. Průplavy. — 6. Hráze. — Měřítko: 1 : 1,000.000.

pokrývají lada, lesy i role, údolí, klesliny a kotliny s močály a lukami, plochy neodvodněných rašelinišť, na nichž se lesknou kaluže; suché pískové hřbety nesoucí vesnice a městysy, Bredevoort, Groenlo, Borkelo, Lochem, Oldenzaal. Je to slovem kraj přerývaný, hned lada, hned les, bařina, rašeliniště, louka a pole. (Obr. 99.)

Chudá půda těch písečných krajů se přirozeně pokrývá lady. Liduprázdné ty prostory zaujímají dosud 26% Over-Ijselu a 18% Gelder. Na východě, v Achterhoeku („zastrčený kout") a v Twente procházíme ještě

těmi smutnými plochami, žhavými pod letním sluncem, v zimě ošlehávanými mrazivým větrem, jejichž vesnice jsou od sebe odděleny pustinami. Na mnohých místech zachovávají lada ještě původní prameny obživy, ovčáctví, včelařství, výrobu košťat. Jinde, zejména ve Veluwe, se lad zmocňuje hospodářství lesní; z Nijkerku, Ede, Putten, Harderwijku, Apeldoornu, Amersfoortu vyjíždějí vlaky důlního dříví, telegrafních tyčí, kolů. V Over-Ijselu zaujímají lesy stěží 6% celkové rozlohy; ale v Geldřích jich je přes 16%, což v některých okresích činí třetinu celé rozlohy.

Získávání půdy tu bylo dílem dlouhé doby; rozdrobenost polí svědčí o tom, že byla zabírána kus po kuse. Na té lehké půdě, nevyžadující hospodaření ve velkém, převládá malorolnictví. Někdy noviny povstaly z velkých podniků, na příklad v blatech severního Over-Ijselu, kde kapitalisté zakládali „rašelinné kolonie" Friezenveen, Kamperveen, Giethoorn, Dedemsvaart, nebo v blatech venendaalských, zhodnocených v 15. století kolonisty flámskými, anebo konečně na ladech twentských, kde společnost Nederlandsche Heidemaatschappij („ladní společnost") mnoho zavodňovala a zalesňovala. Celkem však za své zhodnocení děkuje ta země celým pokolením sedláků. Celé venkovské hospodářství tu má pečeť malorolnictví; hospodářská práce je tu ovládána těsným sdružením orby a chovu dobytka. Žito je na prvním místě mezi obilím, zaujímajíc mnohdy polovici, ba i více vzdělané rozlohy, na příklad východně od Almelo. Má tu výhodu, že může býti sklizeno začátkem srpna a že se na jeho místo může ihned jako „vsunutá" plodina zasévati řípa (vodnice). Řípa má velký význam na těch malých usedlostech, chudých sennými lukami; dobytek se jí krmí v listopadu a prosinci. K žitu a řípě se připojují brambory, oves, pohanka a některé pícniny. Všechna ta úroda se ztráví doma, jednak lidmi, jednak dobytkem. (Obr. 100.)

Úrodnost půdy se zajišťuje jen tím, že se jí dodává mnoho mrvy, nutno tedy míti mnoho dobytka. Dobytek tráví skoro veškeren čas ve chlévě, kde se hnůj hromadí; mísí se s drny, se zemí vřesovišť, a tou směsí se obnovuje úrodnost polí. Plné chlévy jsou tedy podmínkou dobré úrody. Na druhé straně tu hledí, jako v okolních krajích, proměniti v živé produkty všechno, co plodí země; zrní vynáší mnohem méně než mléko, máslo, vejce a maso. Proto je velmi mnoho dobytka na těch malých usedlostech Gelder a Over-Ijselu; v první z těchto dvou provincií napočítáme na patnáctihektarové usedlosti dva koně, býka, sedm krav, dvě jalovice nebo býčky, dvacet vepřů, stopadesát slepic.

Městský život. V tomto tak naprosto venkovském kraji dal prodej zemědělských plodin všude vznik tržním místům; není města, ani z těch, která pokročila na stupeň průmyslový, aby nezachovávalo živých obchodních styků se svým venkovem. Najdeme mnoho takových venkovských městysů, roztroušených po východních Geldřích, z nichž každé má v určitý den týdne trh na vepře a na máslo, a skoro každé družstevní mlékárnu: Lochem, Borkelo, Lichtenvoorde, Aalten, Winterswijk (6500 obyv.), Doetinchem, a v Over-Ijselu Raalte, Ommen, Goor. Ale toto roztroušení se mění v souladné uspořádání působením určitých zákonů; tak jsou tu dvě řady měst, jedna na obvodě Veluwe, druhá v ijselském údolí. Kolem Veluwe označuje pás městysů a městeček rozhraní vysokých lad a nízkých vzdělaných teras; buď se v nich vyměňují venkovské plodiny, buď jasné písečné říčky tam přivolaly mlýny, buď pro půvabnou krajinu a krásné výhledy se usadila letoviště na lesnatých výšinách, čnějících nad řekami a širými obzory rovinnými. Je to: Nijkerk (8600 obyv.), Barneveld, Ede (26.000 obyv.), Venendaal, Amersfoort (35.000 obyv.), střediště průmyslové s tkalcovnami na plátno a továrnami na automobily, Arnhem, město rýnské, Reden (22.000 obyv.), Apeldoorn (55.000 obyv.) při průplavu, spojujícím Zwolle s Rýnem (průplav z Hattemu do Dieren), oživené několika továrnami, papírnami, pletárnami, parními prádelnami, v sousedství královského zámku Het Loo, dále Elburg a Harderwijk, malý rybářský přístav na Zuiderzee.

Ale největší řada měst je na Ijselu. Po celá století to údolí bylo obchodní cestou mezi Porýním a břehy zuiderzeeskými, a již ve středověku tam kvetla obchodní města jako Doesburg, Zutfen, Deventer a Zwolle. Všechen ten průvoz upadal od 15. století, poněvadž se vodní cesta zanášela pískem, a velký obchod se odvrátil k Waalu. Ale místní obchodní ruch nikdy té řeky neopustil, a od 18. století byla upravena pro lepší dopravu a lepší spojení s ostatními úvodími; v létě naleznou říční čluny na Ijselu hloubky 2.70 m až 2.85 m. Roku 1869 bylo hlavní ústí ijselské do Zuiderzee, Keteldiep, proměněno v umělý průplav, dlouhý 4 kilometry; Zwolle bylo roku 1820 připojeno k Ijselu průplavem Willemsvaart. Městský život se nikdy nezpronevěřil této velké přirozené trati. U měst zapustil kořeny průmysl; trvá tam dosud, jsa obohacen moderními podobami. Je tu množství cihelen, využívajících údolního jílu. Výroba papíru, usazená již začátkem 17. století na východním úpatí Veluwe, při řekách, které jí skýtaly pohon i vodu, pokračuje dnes asi ve dvaceti továrnách, hnaných parou, v Apeldoornu, v Brummen, Heerde, Epe. Kdysi se užívalo jako železné rudy údolních uloženin limonitu;

dlouho jej zpracovávaly v hutích deventerských a na březích Oude Ijselu. Zbytkem toho bývalého průmyslu je výroba železářského a smaltového zboží v Terborgu, Doetinchemu, Doesburgu.

Podél Ijselu leží za sebou stará města; skoro všechna si zachovala památky, kostely, radnice, připomínající bohatství jejich kupců ve 14. a 15. století. Nejsou to však města mrtvá; trhy a moderní továrny je oživily. Tak Zutfen (Zutphen, 19.000 obyv.), náleževší k Hanse ve 14. století, nyní střediště továren potravinářských a obchodu s dřívím, Deventer (34.000 obyv.), rovněž bývalý člen německé Hansy, který obchodoval s Brugami, se Skotskem a Baltem, jemuž za dnešní doby se vrátila hospodářská činnost s máslárnami, strojírnami, mlýny, tkalcovnami na bavlnu, Zwolle (39.000 obyv.), uprostřed průplavové sítě, velké tržiště máselné, obilné a dobytčí, Kampen (21.000 obyv.), které obchodovalo v 16. století s Dánskem a Novgorodem, zbavené dnes veškeré námořní slávy, ačkoli je malé parníky spojují s Enkhuizen, a žijící hlavně ze svého trhu máselného a tabákové továrny.

Průmyslová oblast kraje Twente. Během 19. století se vyvinulo průmyslové ohnisko v kraji Twente v jihovýchodní části Over-Ijselu; převládá tam textilnictví a zvláště bavlnářství. Počátky průmyslu v té zemi písku, vzdálené od splavných cest, sahají do 17. století. V té době se tu, jako jinde v Evropě, mnoho městských řemesel stěhovalo na venkov za laciným dělnictvem; tkalcovny na vlnu i na len opouštěly města hollandská a usazovaly se v chudém kraji Over-Ijselu. Z těch domáckých dílen vzešel na počátku 19. století velký průmysl, přes to že to bylo daleko od uhlí, přes to že byly vzdáleny přístavy, dovážející bavlnu, přes to že tu byly špatné cesty. Od počátku 19. století se stavěly železnice i vodní dráhy. Roku 1852 byla založena v Nijverdalu první parní tkalcovna; potom továren přibývalo, i vznikl celý průmyslový kraj, moderně vybavený. Hlavně se tu zpracovává bavlna. Twente sama má 21 přádelen a 79 tkalcoven, tři čtvrtiny stavů v celém království, přes 20.000 bavlnářských dělníků. K oběma velkým středištím, jimiž je Enschede a Lonneker, třeba přidati Almelo, Hengelo, Oldenzaal, Nijverdal, Borne, Goor, Haaksbergen, Friezenveen, Delden, a ve východních Geldřích Winterswijk a Aalten, ba i dále odtud Deventer. Celý roj jiných továren obletuje tkalcovny: bělírny ve Wierden, Lonnekeru, Gooru, Eibergen, barvírny v Almelo, továrny na stavy v Hengelo a v Deventeru. Vedle bavlny se udržuje i vlna a len, k nim pak se přidružila džuta. Vlnu a len zpracovává Almelo a Hengelo, džutu

Rijsen. Smíšené tkaniny vyrábí Neede, Oldenzaal, pletené zboží Friezenveen, Almelo, Winterswijk, koberce Deventer a Dinxperlo.

Tato průmyslová skupina, sousedící s Německem, žije skoro ve společenství s touto velkou zemí; ježto nizozemské látky se tam nemohou vyvážeti pro veliká cla, založili někteří nizozemští továrníci tkalcovny na území pruském, na příklad v Gronau, kam mnoho dělníků přichází co den pracovati z Nizozemí. Uhlí spotřebované ve Twente přichází z rurské pánve po železnici i po lodích. Průplav Zwolle-Almelo (Overijselsch Kanaal) a Almelo-Nordhorn je prostřednictvím průplavu Emžsko-vechtského ve spojení s průplavem z Dortmundu k Emži. Roku 1919 bylo rozhodnuto vystavěti průplav přístupný rýnským lodím, který bude vycházeti z Rýna pod Lobitem a bude docházeti do Twente přes Laag Kappel a Lochem.

Rozmach toho průmyslového kraje připomíná vzrůst jiných továrních skupin na pevnině. Z někdejších vesnic a městysů mnohé se staly městy: od počátku 19. století do roku 1925 vzrostlo Almelo s 1950 na 27.000 obyvatel, Enschede s 2700 na 45.000, Hengelo s 2400 na 29.000. Zdá se dokonce, že blízká budoucnost chystá tomu lidnatému okrsku nové bohatství. Vrtbami byla totiž objevena roku 1919 v Boekelo u Lonnekeru v triasových vrstvách, ve hloubce 403 metrů ložiska soli; je již v činnosti jedna továrna čistící kuchyňskou sůl a připravující sůl průmyslovou. Jiné vrtby nalezly tytéž uloženiny přes tisíc metrů hluboko severovýchodně od Winterswijku a o něco níže i ložiska kamenného uhlí.

II. NIZOZEMSKÝ KEMPENLAND (BRABANT A LIMBURG)

Na jih od údolí rýnského a maaského se prostírá jiný kraj písku a štěrku, jiný kus velké nizozemské delty, široký 130 kilometrů mezi Bergen op Zoom a Venlo. Zeměpisnou příbuzností je tak blízký belgickému Kempenlandu, že by je bylo lze popisovati společně. (Obr. 103.)

Krajina a zhodnocení země. Údolí řek se tu zabořila do spousty pískové a štěrkové, a jejich úbočí, často rozdělená v patrovité terasy, jsou jedinou nerovností v té ploché zemi. Výšiny u Bergen op Zoom, vyčnívající asi o deset metrů nad sousední poldery, jsou bývalým vysokým břehem šeldským. Mezi Maasou a Rýnem, naproti Nijmegen, se vypíná úzká plošina štěrková, svažující se znenáhla k Maase, avšak příkře spadající k Rýnu, vysoká asi 90 metrů. Nijmegen je položeno na severním konci té terasy. (Obr. 114.)

Vyjímaje údolí, při nichž je vždycky úzký pruh hlíny, a vyjímaje několik rašelinišť je celý ten kraj složen z písku a štěrku. Povrchový vzhled

je různý podle rostlinstva a podle toho, jak tu zasahoval člověk. Hned, jako u Loonopzandu a na západním pokraji Brabantu, se písek hromadí v přesypy, pohybující se podle vrtochů větru. Hned, jako u německých hranic severně od Venlo a na rozhraní brabantsko-limburgském, v Peelu a v okolí Weertu se tu prostírají rašeliniště se spletí struh a příkopů. Hned na chudé a suché půdě pokrývají lada celé plochy, lada vřesová, kručinková, jalovcová, pustina žhavá za letního horka, kde se obtížně



Obr. 103. *Přehledná mapa jižního Nizozemí.*

1. Průplavy. — 2. Hráze. — 3. Nulová vrstevnice. — Měřítko: 1 : 1,000.000.

chodí po bořících se stezkách. Hned konečně, když se zalesňovací podniky zdařily, zavalují obzor velké lesy borové a ovládají krajinu svou temnou hmotou (Liesbosch u Prinsenhage, Mastbosch u Ginneken, Weerterbosch u Weertu, Echterbosch na jih od Roery). Ale těmito oblastmi nevzdělané nebo lesnaté přírody proniká následkem trpělivé práce celých lidských pokolení množství políček; stelivem, nasekaným na ladech, mrvou stád, pasoucích se mezi vřesem, popelem vypalovaných kusů vytvořil si tu postupně člověk oblast zemědělskou. A nyní polnosti s vesnicemi a osadami jsou zelenými oasami uprostřed lad a lesů; rozpadají se ve množství dílečků, ohrazených skoro vždycky přiřezávanými stromy, duby, břízami, lískami, někdy také obklopené náspy.

Kraj, který takto přetvořila zemědělská kolonisace, skýtá malebně

rozmanitý obraz, v němž se mísí několik složek, pole, lesy, lada, údolíčka, z nichž žádná však není souvislá, každá se objevuje jako tmavší nebo světlejší skvrna uprostřed druhých. (Obr. 104.)

Jako v belgických Kempech a jako v ostatních nizozemských krajích pískových se tu půda dělí v malé usedlosti, vzdělávané skromnými prostředky, s jedním koněm, s jednou kravkou, často i jen rýčem. Rodí především žito, oves a brambory; dává často po sklizni žitné ještě vsunutou úrodu krmné řepy, jíž se dobytek živí v zimě. Majetek rolníkův se soustředí více a více do stájí. Většina statků dodává mléko do družstevních mlékáren (Zuivelfabriek), které vyrábějí máslo. Odstředěným mlékem krmí vepře a telata. Všechen venkovský život kraje se valí v jisté, pravidelné dni na trhy městeček, kam rolníci přivážejí máslo, vejce a přivádějí dobytčata. Některé z těchto trhů jsou zvláště proslulé; tak Roermond, Eindhoven, Waalwijk a Kaatsheuvel jsou trhy máselné, Roermond, 's Hertogenbosch, Uden a Os trhy vepřové, Kuik je trhem na hovězí dobytek.

Průmysl. Tento kraj s hubenou půdou, jejž práce rolníkova poznenáhlu přeměňuje v úrodnou zemi, chová pozoruhodný počet průmyslových dělníků. Provincie Noord Brabant jich má 57.000 neboli 88% svého obyvatelstva, což je větší procento nežli v Hollandu. Protože půda byla od přírody chudá, bylo velmi záhy třeba hledati vedlejší obživu; tak vznikla domácká řemesla, která zužitkovávala místní plodiny, vlnu, tříslo, dříví. Ačkoli ten kraj nemá uhlí a chybějí mu i leckteré suroviny, jeho venkovské dělnictvo pracuje v továrnách a průmysl tu žije dále. Musíme dodati, že obchodní proudění procházelo dlouho tou končinou, ležící mezi Hollandem a poříčím maaským i šeldským. Breda a 's Hertogenbosch byly stanicemi na těch dopravních tratích, po nichž výrobky tamního průmyslu se vyvážely z kraje. Z Amsterdamu, Leidenu a Utrechtu se jezdilo po člunech po řekách Dintel a Dieze až k těmto městům; odtud pak se dála doprava po zemi až do Antverp, Lutychu a Maastrichtu, a to po velkých formanských vozech, do nichž bylo zapřaženo šest až dvanáct koní.

V severním Brabantu a Limburgu, krajích to četných řek, jež živí prameny v písku, jsou čtyři pětiny všech nizozemských pivovarů; jsou těsně vedle sebe v maaském údolí od Maastrichtu až po Venlo, zvláště pak v kraji severním od Bergen op Zoom až po 's Hertogenbosch, Bredu a Tilburg, kde se pěstuje chmel. Kůže a obuv mají hlavní střediště v Langstraatu, od Oosterhoutu až po 's Hertogenbosch, to jest na rozhraní kraje

pískového a hlinového, kde již za velmi dávné doby domácké dílny, dnes skoro všechny přeměněné v továrny, měly po ruce tříslo, kůže, čirou a proudící vodu. Brabant sám má 80% nizozemských koželužen; nalezneme je ve Waalwijku, Dongen, Rijen, potom kolem 's Hertogenbosche, Eindhoven, Tilburgu a Oosterwijku. Továrny na obuv se seskupují také hlavně v Langstraatu (Kaatsheuvel, Waalwijk, Besooijen), jakož i v Tilburgu, 's Hertogenboschi a Dongen. Kapitálově silný tento průmysl vyrábí mnoho; vyváží do nizozemské Indie, do Jižní Afriky a do Anglie.

Z průmyslových odvětví, která závisí na dovážených surovinách, musíme jmenovati přede všemi jinými textilnictví. Vlnařství nizozemské se soustředí skorem celé v Tilburgu, který má 75% nizozemských továren na vlněné látky a zaměstnává 8500 dělníků. Ostatek je rozdělen mezi Eindhoven, Geldrop, Stratum a mimo tuto provincii v Twente. Vyrábějí se tu ševioty, kašmíry, flanely, moltony, sukna. Vlna přichází z Antverp a z Londýna; polovice tovarů se vyváží do Anglie, Belgie, Švýcarska. Na bavlnu není v Brabantě přádelen; příze tam přichází z ciziny přes Rotterdam a Antverpy. Bavlna se tká v Helmondu (1750 dělníků), len v Eindhoven a džuta v Goorle. I jiné továrny jsou roztroušeny po těch pískových krajích, dodávajíce průmyslu svým množstvím rázu všudypřítomnosti: tabákové a doutníkové továrny v Eindhoven, 's Hertogenboschi, Tilburgu, Valkenswaardu, kakaové v Helmondu, Bredě, 's Hertogenboschi, na žárovky v Eindhoven, Venlo, Tilburgu, Boxtelu, strojírny v Helmondu, Tilburgu, Bredě, Bergen op Zoom, železniční dílny v Tilburgu, dílny pro zařizování parních mlýnů v Roermondu a Bredě. Tyto prameny bohatství vysvětlují, že v kraji s chudou půdou dosahuje hustota obyvatelstva 132 lidí na čtverečním kilometru v Brabantě, 168 v Limburgu a že tu mohla vyrůsti opravdová města.

Města. Města se rozdělují ve tři skupiny: podél Maasy, uvnitř země a na severním pokraji. Roermond (14.000 obyv.), vystavěný na hřbetu vyčnívajícím nad pravý maaský břeh, byl již ve 13. století tvrzí; nyní je to velké zemědělské tržiště. Níže na Maase ležící Venlo (22.000 obyv.) bylo dlouho pevností, jež ovládala přechod přes řeku, a také obchodní stanicí hansovní v 15. století; žije celkem již jen ze svých styků s venkovem. Uvnitř Brabantu děkuje několik měst za své nynější bohatství rozmachu svého průmyslu. Helmond (22.000 obyv.) na Zuid Willemsvaartu je velmi oživený pivovary, čokoládovnami, tkalcovnami a tiskárnou, strojírnami. Eindhoven na Dommelu, venkovské tržiště se 3000 obyvateli až do polovice 19. století, bylo tím, že k němu došla roku 1866 železnice,



Obr. 104. *Vzhled brabantského venkova na jih od Bredy, podle mapy Nizozemí v měřítku 1 : 50.000.*
Pole a dědiny se kupí v údolích. Tyto osídlené mýtiny jsou od sebe odděleny širými lady a lesy.

proměněno v průmyslové střediště s tkalcovnami, továrnami na doutníky, na žárovky a v dělnický shluk, mající nyní 60.000 obyvatel, v druhé město brabantské. Tilburg je střediště tkaní vlny, mělo 13.700 obyvatel roku 1840 a má nyní přes 70.000. Konečně tři jiná města se usadila na pokraji písku, kde hraničí s velkými úrodnými údolími a splavnými drahami. Bergen op Zoom (20.000 obyv.) se počítalo ve středověku, zvláště v 15. století, k nejbohatším městům nizozemským pro svůj námořní obchod, lov ryb a soukenictví. Od 16. až do 19. století byl mu údělem tragický osud měst pohraničních; nyní žije ze svých trhů a z továren závislých na zemědělském okolí, cukrovarů, lihovarů, továren na hnojiva, na trativodní trubky. Breda (30.000 obyv.), kdysi obchodní stanice na cestě z Maastrichtu a z Lutychu, potom pevnost, o niž zápasili Španělé a Holanďané, soustředí dnes tolik rozličných továren, že se sousedními městy, jako je Prinsenhage a Ginneken, tvoří shluk o více než 50.000 obyvatelích. 'S Hertogenbosch („vévodský les", franc. Bois-le-Duc, něm. Herzogenbusch; 42.000 obyv.) žilo již ve 12. století; jsouc lépe položeno nežli Breda, na místě, kde se stýkají vodní cesty, připojující je k velkým řekám, a pozemní cesty vedoucí k Cáchám a Lutychu, mělo ve středověku výhodné postavení překladiště na rušné trati. Železné dráhy zmenšily cenu té polohy a ponechaly 's Hertogenboschi úlohu krajského města s velkými dobytčími trhy a továrnami, které zpracovávají zemědělské plodiny, jako jsou lihovary, koželužny, mlýny, továrny na margarin.

III. JIŽNÍ LIMBURG

Podél pravého břehu maaského se táhne jako enklava mezi územím belgickým a územím německým přívěsek téměř odloučený od království nizozemského:*) je to kraj kolem měst Maastricht, Heerlen a Sittard, malý čtverec o stranách 25 kilometrů dlouhých, připojený k provincii Limburgu. Jeho zeměpisné rysy činí z něho jaksi cizí úd na těle nizozemském.

Krajina a venkovské hospodářství. Svým povrchem i půdou náleží jižní Limburg k plošinám tvořícím belgickou Hesbaye a kraj Herveský. Z celého území nizozemského to je jediné místo, kde lze viděti výchozy pevných hornin. Nepatří k velké pískové a štěrkové deltě, nýbrž ke kří-

*) Na nejužším jeho místě je vzdálenost mezi německou a belgickou hranicí pouhých 5 kilometrů.

dovým plošinám, které lemují na severu ardennský masiv. V údolí řeky Geul se dokonce pod křídou objevuje karbon. V severní části přikrývají křídu mohutné vrstvy hnědého uhlí, písků a jílů třetihorních, na tom všem pak spočívá jednotvárný příkrov sprašový. Povrch plošiny se mírně sklání od jihovýchodu, kde se vypíná do výše 300 metrů u Vaalsu, k se-



(Foto Alg. Nederl. Vereeniging.)

Obr. 105. *Údolí geulské a Valkenburg. (Nizozemský Limburg).*

verozápadu, kde poklesá až na 100—140 metrů při údolí maaském. Ježto dno toho údolí je ve výši 42 metrů u Maastrichtu a 27 metrů u belgického Maaseycku, zaklesávají se hluboce toky té vysočiny; odtud pocházejí brázdy řek Gulpe, Geul, Geleen a Wurm, s lesnatými úbočími, skalnatými stěnami, bystrou vodou, jež žene mlýny. U Valkenburgu se údolí Geulu hloubí mezi křídové srázy, které nad něčnějí 60 až 70 metrů vysoko. V křídových bocích na jih od Maastrichtu jsou lomy se štolami několik kilometrů dlouhými. Na rozdíl od těchto hlubokých údolí mají sprašové plošiny jednotvárný a holý povrch, kde se kupí velké vesnice, obklopené ovocnými sady. (Obr. 105. a 106.)

Na vydatné půdě sprašové, ohřívané již vnitrozemským letním teplem, uzrává dobře osení; je to kraj rolní, plodící žito a pšenici, brambory, oves, boby, cukrovku, pícniny. Orná půda zaujímá dvě třetiny rozlohy;

i dobytek se tu krmí mnohem více sklizenými plodinami nežli travou pastvin. Údolí, zejména maaské, jež jsou vlhčí, často i zaplavovaná, jsou panstvím trávy. Nic se nevyrovná pastvinnou a hájní svěžestí maaskému údolí, které od Lutychu je již širé jako rovina. (Obr. 42.) Na nízkých místech, vydaných jarním povodním, rostou v hustých řadách vysazo-



(Foto Alg. Nederl. Vereeniging.)

Obr. 106. *Vesnice v nizozemském Limburgu.*

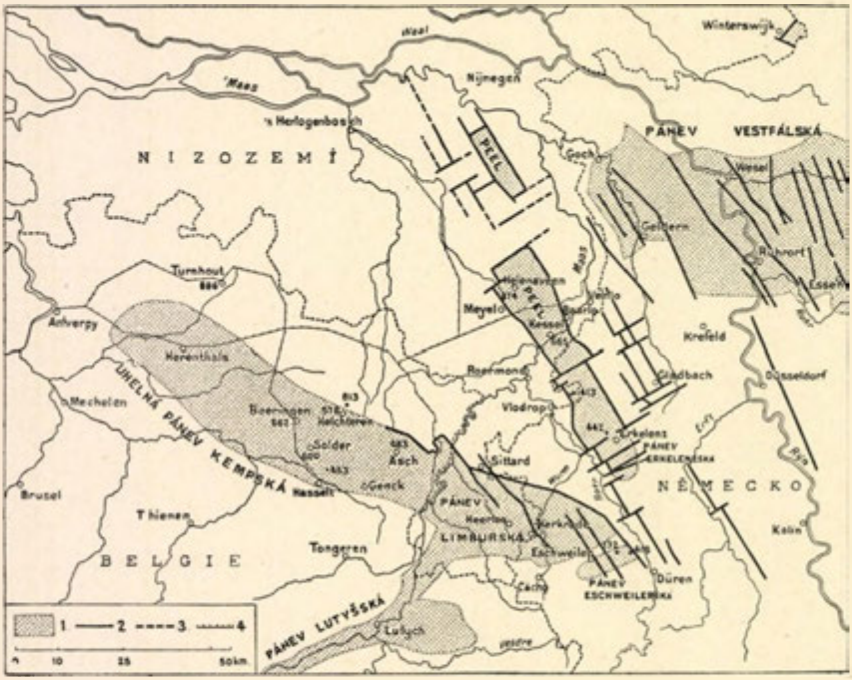
vané topoly; na náplavech, které ukládá neobyčejně vystouplá voda, bují krásné lučiny, oživené dobytkem. Mezi pastvinami anebo na slunných svazích jsou sady jabloní, hrušní, třešní, švestek, malin, jejichž ovoce se vyváží do Německa a do Anglie; každá vesnice, každá dědinka mizí za tou stromovou spoustou, za ploty luk. Však také v celku je jižní Limburg, jak na plošinách, tak v údolích krajem venkovským, a to úrodným a bohatým. Všechna města žijí ve společenství s venkovem: v Maastrichtu se koná velký trh na máslo a vejce, ve Valkenburgu na koně, v Kerkrade na vepře, v Heerlen na máslo. Sittard má rolnickou školu.

Život městský a uhelná pánev. Tento kout nizozemské půdy, sousedící se dvěma průmyslovými středišti, lutyšsko-vervierským a cášským,

nepodléhal tolik, jak bychom se mohli domnívati, působení těch středišť. Příčinou toho je jeho osamocenost; celní hranice jej obklopují skoro se všech stran. Je tu málo vodních cest nebo žádné, Maas totiž není splavná. Maastricht má sice průplav, který jej spojuje s Lutychem (25 km, otevřený roku 1850), a druhý, nehluboký, který přes 's Hertogenbosch jej spojuje s provinciemi hollandskými (Zuid Willemsvaart, 129 km, otevřený roku 1826). Ale obruč hranic, jež svírá ten kraj, nedovolila, aby tudy procházel nějaký velký proud dopravní, ani aby tu vznikla velká města. Města tamní jsou, čím bývala, s místními trhy a drobným řemeslnictvem. Meersen (6200 obyv.), Sittard (3000 obyv.), Eijsden. Maastricht (58.000 obyv.) sám nemá svého někdejšího významu z dob, kdy střehl místa, kde římská silnice z Kolína do Bavay překračovala Maas (Trajectum ad Mosam), kdy se stal sídlem biskupství, přeneseného tam z Tongeren, později pak jednou z pevností nizozemských a velkým překladištěm na silnici z Flander k Rýnu, z Nizozemí do Lutychu. Přece však jej nová doba oživila průmyslem, sklárnami, továrnami na majoliku a keramiku, pivovary, lihovary, papírnami, cihelnami. Nemá obvyklého vzhledu nizozemských měst. Žije na rozhraní světa wallonského a světa germánského; ze svých dávných styků s Lutychem si zachovává zřejmý ráz wallonský, mnoho francouzských nápisů, jižnější stavitelské typy.

Když se vzdalujeme od Maastrichtu k východu a blížíme se ke kraji cášskému, ocitáme se v uhelné pánvi dolnolimburgské. Novodobé pátrání objevilo v jižním Nizozemí dvě uhelné pánve, a to pánev peelskou a pánev jiholimburgskou. Peelská se táhne pod štěrkovými a rašelinnými hřbety močálovitého kraje, zvaného Peel (de Peel), a směřuje od severozápadu k jihovýchodu. Byla zjištěna od Helenaveenu k Vlodropu; prochází pod údolím maaským mezi Roermondem a Venlo, v Prusku pak jsou jejím pokračováním ložiska erkelenzská. Vrtby, prováděné po roce 1904, nalezly uhlí v hloubce 560 metrů u Vlodropu, v hloubce 914 metrů u Helenaveenu. Pánev jiholimburgská se táhne rovnoběžně se severolimburgskou, od níž je oddělena hlubokým příkopem, kde je uhlí pohrouženo pod 2500 metry jaloviny; není to nic jiného nežli nizozemský díl uhelné pánve, z níž se těží v Prusku u Cách, a jejíž belgické pokračování bylo objeveno pod Kempy až k Antverpám. V Kerkrade je uhlí nedaleko pod povrchem, v Heerlen 100 metrů hluboko. K západu však té hloubky přibývá. Počítá se, že nad 1200 metry chová peelská pánev 2950 milionů tun uhlí, jiholimburgská pak 1750, což znamená v obou pánvích celkem zásobu 4700 milionů tun uhlí, nemluvě ani o ložiscích hlubších nežli 1200 metrů. (Obr. 107.)

Z těchto dvou nizozemských pánví se dosud těží pouze v jiholimburgské, a to ještě jen zčásti. Již v polovici 18. století se dobývalo uhlí u Kerkrade pro klášter ve 's Hertogenrade (fr. Rolduc); ale těžba ve velkém začala teprve koncem 19. století (1899). Obě hlavní důlní střediště jsou Kerkrade (30.000 obyv.) a Heerlen (39.000 obyv.); ale vznikají



Obr. 107. *Uhelné pánve v Nizozemí a v Kempech.*

1. Zjištěná uhelná ložiska. — 2. Podzemní zlomy a poruchy. — 3. Státní hranice. — 4. Průplavy. Číslice udávají, v jaké hloubce pod hladinou moře bylo dosaženo uhlonosných vrstev.

další v Schaasbergu, Eigelshoven, Brunsumu, Spekholzerheide, Hoensbroeku. Těžba uhlí vzrostla se 320.000 tun roku 1900 na 6,848.000 tun roku 1925;*) zaměstnává 30.000 dělníků, nepočítaje továrny na brikety a koksovny. Jedna skupina jam zásobuje velkou elektrickou centrálu, jež dodává proud celému jižnímu Limburgu; úmyslem je dováděti jej až do průmyslových měst brabantských.

Až do nynějška toto uhlí nebylo na velký prospěch Nizozemí. Ta pánev je totiž příliš stranou a od hlavní země je odloučena Maasou, jež

*) Roku 1926 podle Stat. přír. rep. čsl. III. již 8,650.000.

není splavná. Na březích rýnských nemůže její uhlí zápasiti s britským a německým, nejlepší část těžby odbírá kraj cášský. Brzo však bude se moci tamní uhlí dodávati do nitra země. Práce započaté roku 1920 usplavní Maas na nizozemské půdě od Linne (nad Roermondem) až po Grave, a to tak, že bude přístupna rýnským člunům o 2000 tunách; průplav 13½ km dlouhý pak spojí Maas a Grave s Waalem poblíž Nijmegen. Tak bude uskutečněno spojení uhelné pánve se sítí velkých nizozemských řek, a jižní Limburg bude vyproštěn ze své osamocenosti.

KAPITOLA ČTRNÁCTÁ

KRAJ RÝNSKÝ A MAASKÝ

ESTUARIA A SOUOSTROVÍ. ROTTERDAM

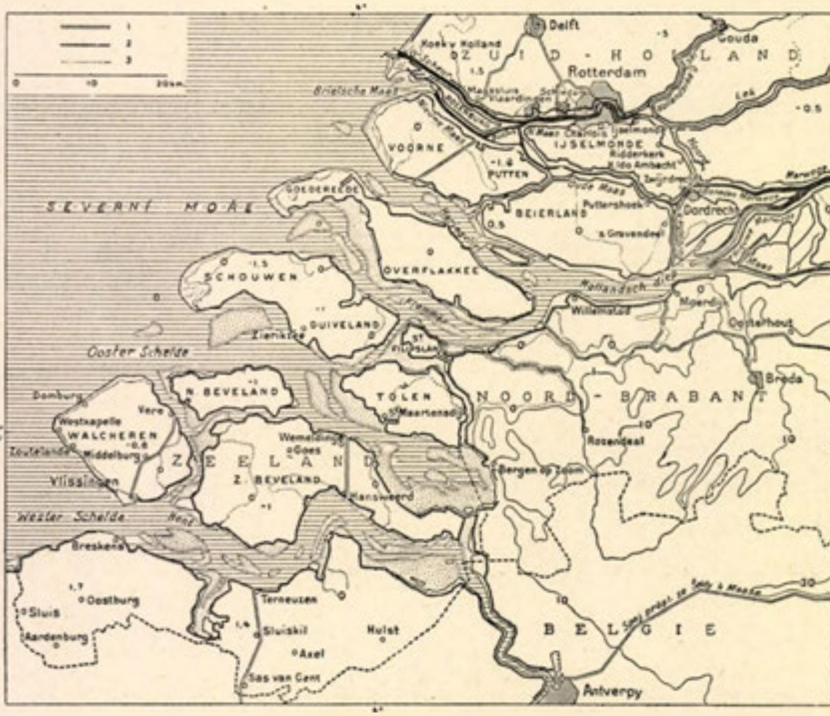
Podél Rýna a Maasy se v širokých údolích, která si vymlely v písku a štěrku, ukládala hlína; po obou stranách těch řek a mezi jejich rameny tvoří ty mladé náplavy opravdovou rovinu, širokou 15 kilometrů mezi Arnhemem a Nijmegen, 45 kilometrů mezi Utrechtem a Heusden, dlouhou 110 až 120 kilometrů od vstupu na nizozemskou půdu až po Rotterdam. Nedostatek spádu a ustavičné nanášení náplavů nutí řeky, aby se rozvětvovaly a aby si zvyšovaly řečiště; poříční kraje se musí chrániti hrázemi. Celá ta rovina je polderland, to jest území, jehož odvodňování se provádí mimo ohrazená řečiště, uměle. Říční jíl skýtá pozemky úrodné, které zemědělsky proslavily Betuwe neboli Dobrou zemi, jakož i jiné ostrovy sevřené mezi řekami. Ta velká údolí přecházejí níže přímo v souostroví, vytvořené z mořských náplavů, kde se řeky mění v mořská ramena; všechny ty ostrovy hollandské a zeelandské, nižší nežli je hladina mořská, jsou rovněž polderlandem. (Obr. 103. a 108.)

Pobřeží těch dvou řek a jejich hrdel není jednou jednotkou správní. Setkává se tu několik provincií, Severní Brabant, Gelderland, Utrecht, Jižní Holland, Zeeland. Je to však jednotka zeměpisná; vyjadřuje působení veletoků, které stvořily tu zemi, jejichž ústí se křižují v týchž mořských vodách a které za všech dob skýtaly obchodu znamenité dopravní dráhy. (Obr. 109.)

I. ŘEKY

Tok Rýna a jeho ramen. Při hranici nizozemské se Rýn ocitá ve své deltě. Tam také přestává míti jedno řečiště a dělí své vody v několik ramen. První dělení nastává u Pannerden. Rameno směřující k západu se nazývá Waal; ono, které plyne k severozápadu, se nadále jmenuje Rýn (Rijn nebo Neder Rijn), ačkoli není mohutnější nežli druhé,

ale snad proto, že zachovává směr veletoku. Naproti Huisen se Neder Rijn opět dělí ve dvě ramena: jedno, Ijsel, směřuje k severu, druhé, hlavní rameno, teče dále k západu a jmenuje se stále Rýn. Rozdělení říční vody mezi ta tři ramena, jejichž směr a podoba jsou zčásti dílem lidským, se děje podle úmluv, které pořiční kraje a města sjed-



Obr. 108. *Přehledná mapa zeelandských a hollandských estuarií a ostrovů.*

1. Průplavy. — 2. Hráze. — 3. Vrstevnice nulová. — Měřítko: 1 : 850.000.

naly roku 1745 a roku 1771. Označíme-li číslem 9 celkový průtok rýnský, pak 6 dílů jde do Waalu, 2 do Neder Rijnu, 1 do Ijselu. Tento poměr platí úředně, ale příroda přesně nedodržuje úředního rozdělení; Waal si béře vždycky více nežli svůj díl. Tak na příklad 15. března 1916 tekla voda v těch třech ramenech podle tohoto poměru: Waal 6.14, Neder Rijn 1.76, Ijsel 1.10. (Obr. 15.)

Jak se chovají ty tři řeky, když se od sebe oddělily? Ijsel se ubírá přímo k Zuiderzee; končí se u něho deltou se zanesenými rameny, z nichž nejhlavnější Keteldiep („kotlová hlubina“) bylo nákladnými pracemi pře-

měněno v umělý průplav. Rýn (Neder Rijn) se za Arnhemem obrací k západu a teče přes Wageningen, Rhenen, Wijk bij Duurstede. Za Wijkem se mu dostává jména Lek; teče přes Kuilenburg, Vianen, Vreeswijk a Krimpen, kde se spojuje s Noordem, přicházejícím od Dordrechtu. U Krimpen je již na něm znáti příliv. Ale ještě jednou změní své jméno a nazývá se pak Nieuwe Maas; plyne přes Rotterdam a konečně se větví ve dvě ramena, jež od sebe odděluje ostrov Hoek van Holland („hollandský kout"). Severní koryto se skládá ze Scheuru a z umělého průplavu, vyhloubeného pro rotterdamský přístav (Nieuwe Rotterdamsche



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 109. *Rýnské údolí u Oosterbeeku, poblíž Arnhemu.*
Velký viadukt; řeka je rozvodněna.

Waterweg); jižní koryto se skládá z Botleku a z Nové Maasy Brielské (Brielsche Nieuwe Maas).

Waal unáší dvě třetiny vody k Nijmegen, Tielu, Zaltbommelu, Loevensteinu (proti Woudrichemu). U Woudrichemu mění jméno a nazývá se Merwede; původ toho slova není znám. U Hardinxveldu začíná na řece mořské dutí, i mění se v estuarium. Není však konec jejích kousků. U Hardinxveldu se Merwede dělí ve dvě ramena: jedno, Beneden Merwede se s 35% vody ubírá k Dordrechtu a dělí se opět ve tři ramena (Noord, který se spojuje s Novou Maasou východně od Rotterdamu, Oude Maas, jež se dále na západě spojuje s Novou Maasou Brielskou, a Dordsche Kil, tekoucí do Hollandsch Diepu k jihu); druhé rameno, Nieuwe Merwede, s 65% vody teče bludištěm ostrůvků a ramének (kil),

tvořícím Biesbosch, a konečně se mění v široké mořské rameno, Hollandsch Diep. (Obr. 18.)

Tento nynější stav je výsledkem velmi spletitého vývoje; trvalo by dlouho, kdybychom chtěli vykládati jeho předdějinné odstavce. Lze tvrditi, že již za římské doby tu bylo rozdělení ve tři ramena, Waal, Neder Rijn a Ijsel. Ale kolik se událo proměn v pozdějších stoletích! Od starověku již má Waal největší množství vody; jeví snahu mohutněti na újmu obou druhých ramen. Tyto pirátské obyčeje byly příčinou, že se musily provésti rozsáhlé práce na místě, kde se rozbíhá vítězný Waal a ohrožený Dolní Rýn.

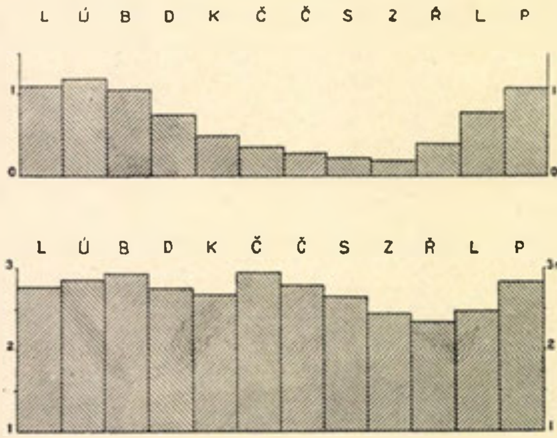
Také Lek již byl na počátku našeho letopočtu. Obchodní město Dorestad na něm kvetlo ve 13. století; jeho kupci obchodovali s Kolínem, se Zuiderzee i s oceánem. Velkou zvláštností Leku je, že se kdysi větvil ve velký počet ramen a že nyní všechna ta ramena jsou mrtva. Od Leku se odlučoval u Wijku bij Duurstede Křivý Rýn (Kromme Rijn), který tekl k Utrechtu a tam se dělil opět ve dvě ramena, z nichž jedno směřovalo do Zuiderzee jakožto Vecht, druhé, Starý Rýn (Oude Rijn), se vlévalo do Severního moře na západ od Leidenu. Křivý Rýn a jeho pokračování Vecht byly dlouho, nežli vzešla sláva Amsterdamu, velkou vodní tratí mezi Rýnem a Zuiderzee, na níž Utrecht byl překladištěm. Ale celá ta vodní síť se zanesla a vytratila. Křivý Rýn je již jen průplavem, jejž splavy rozdělují ve čtyři úseky. Časem, když malé místní říčky následkem velkého sucha ochabnou a nenapájejí ho vůbec, otevrou splav Leku, aby mu jeho vody poněkud pomohly; v těchto vzácných případech je opět ve spojení s Rýnem. Pokud jde o leidenský Starý Rýn, nelze jej více nazývati řekou; začátkem 19. století byl již tak zesláblý, že jeho vody nebyly s to, aby překročily přesypy a dospěly k moři; rozlévaly se v močály. V letech 1804—1807 musili mu vybudovati umělé ústí s ohromnými splavy u Katwijku. Starý Rýn je nyní jen průplavem se splavy, jehož užívají w a t e r s c h a p p e n k umělému odvádění vnitřních vod. Také Vecht není ničím jiným. Pod Křivým Rýnem u Vreeswijku se od Rýna odděluje jiný říční tok; podle šíře jílových nánosů můžeme souditi, že to kdysi bývala statná řeka. Je to Hollandsch Ijsel; klikatí se krajinou goudskou a spojuje se s Lekem u Krimpen. Až do konce 13. století po něm pluly flotily obchodních člunů; roku 1862 byl na obou koncích uzavřen splavy, od Vreeswijku po Goudu splavněn, a od té doby je to přechodní nádrž, b o e z e m, přes niž se vylévá voda z 10.000 hektaru polderů do estuaria. Tak tedy ze všech odboček Leku v deltě jsou již jen uměle budované průplavy, vybavené hrázemi a splavy, jimiž neprotéká

téměř žádná rýnská voda více; pouze jejich křivolakost, již člověk při svých pracích zachovával, připomíná původní řeky. Tento zvláštní vývoj rýnských ramen svědčí o ustavičné snaze vod, aby opouštěly severní řečiště a stáčely se v nových řečištích k jihu. Je výsledkem pomalého stěhování říčních ústí k jihu, a vysvětlíme si ji mocným přitahováním jižních estuarií, způsobeným mořským přílivem a odlivem. Můžeme totiž pozorovati, že hladina moře za odlivu je postupně nižší a nižší od Texelu k Pas de Calais; obyčejný rozdíl mezi přílivem a odlivem je 1.50 m u Texelu, 1.78 m u maaského ústí, 2.48 m v Hollandsch Diepu, 3.72 m při ústí šeldském. Jižní estuaria mají tedy větší spád, mocnější proudy přílivové a odlivové, účinnější prostředky, aby si prohloubila koryta a přivábila k sobě neustálená ramena deltová. Proto vidíme, jak severní estuaria se zanášejí pískem a zatarasují ve prospěch estuarií jižních. Opuštěná hrdla zachovávají staré jméno, když se však vyvinou hrdla nová, je pro ně třeba vynalézati i nová jména. Jediné vodní rameno zachovává jméno Rýna, totiž, leidenský Starý Rýn (Oude Rijn). Rotterdamskému rameni bylo dáno jméno Maas (Niuwe a Oude Maas), gorinchemskému jméno Merwede. Tak tedy wallonská řeka Maas uchvacuje v názvosloví místo na újmu Rýna, a pouze hubený vodní tok, tratící se v písku, zachovává jméno alpského veletoku, „jako když", praví Kohl, „zchudlý člověk zůstává nositelem jména rodinného". Šelda se stejně stěhovala; kdysi tekla k severu podél vysokých teras u Bergen op Zoom a přes Eendracht získávala vodu velkých řek; když se vytvořila Honte (Západní Šelda), musila se odchýliti k západu.

Ty změny estuarií bývaly někdy pro lidi katastrofami; proto také se snažili omeziti jejich stěhování tím, že ustalovali říční koryta uměle. Některá z těch hrdel, dmoucích se s mořem, jsou již jen lidskými výtvory; tak mořská ramena v hollandském a zeelandském souostroví, jejichž břehy se tyčí nad vody jako ohromné kamenné hradby, tak Nieuwe Waterweg rotterdamský, Nieuwe Merwede pod Werkendamen a přes Biesbosch, a také dolní tok maaský neboli Bergsche Maas. (Obr. 22.)

Rýnská hydrografie. Jako všechny deltové řeky, má i nizozemský Rýn již jen nepatrný spád: 0.10 m na kilometru za průměrného vodního stavu mezi Emmerichem a Lobitem, 0.04 m u Krimpen na Leku a u Gorinchemu na Waalu. Proto také zeminy, které voda nese, se ukládají. Rýn valí do roka průměrně 1,500.000 krychlových metrů bahna, to jest 54 decigramů v krychlovém metru vody a celkem 4 miliardy kilogramů. Za přirozených poměrů ukládané zeminy zvyšují postupně řečiště a břehy

toků, z čehož pochází nestálost koryt, tvoření nových ramen, opouštění starých. Celá údolní topografie nad Pannerden připomíná toto posunování řečiště velkým počtem „starých Rýnů“, jež brázdí údolí kruhovitými rameny. Ježto však všechny řeky plynou nyní mezi hrázemi, ukládají se nánosy jenom uvnitř hrází; tvoří po obou stranách řeky ony pruhy naplavenin porostlé v létě travou a zvané u i t e r w a a r d e n. Zeminy, které se nezastaví cestou, putují až do estuarií, jež poznenáhlu zanášejí, jak to pozorujeme v Biesboschi. (Obr. 18.)



Obr. 110. *Vodní stav Maasy a Rýna v jednotlivých měsících.*

Nahoře Maas u Maastrichtu, dole Rýn u Koblenze. Maas má v létě málo vody, Rýn hojnost.

Na rozdíl od Maasy má Rýn ve svém poříčí vysoké sněžné hory. Zásluhou švýcarských ledovců zachovává i v létě značný průtok vody; tento letní příspěvek hor zajišťuje splavnost po celý rok. Ježto však s druhé strany přijímá velké řeky středoněmecké, jež se rozvodňují v zimě, dosahuje v zimě největšího stavu vodního; na všech jeho ramenech je průměrná hladina o 0·30 m až 0·40 m vyšší v zimě nežli v létě. (Obr. 110.) Hledíme-li však ke krajním hladinám, pozorujeme velmi veliké rozpětí. Tak na př. roku 1912 dosáhla nejvyšší hladina 15. ledna v Nijmegen 11.62 m + A. P. a 8. května nejnižší hladina 7.42 m. Za velikého rozvodnění je celá prostora mezi hrázemi jedinou nesmírnou vodní plochou, z níž se vynořují vrcholky vrb a jiných stromů, rostoucích na u i t e r w a a r d e n; je to velkolepá podívaná na některých místech údolí waalského, kde je vzdálenost mezi hrázemi větší než dva kilometry. Hloubky jsou v průběhu těch velkých řek velice nepravidelné; dno se níží na úpatí vydutých břehů, jež proud omílá. Mezi dvěma hlubinami se dno zdvíhá a z jedné do druhé se dospívá přes vysoké prahy; tak nad Lobitem při hranicích naměříme tu 5 metrů, onde 9.50 metrů hloubky. Proto splavné koryto, to jest čára spojující nejhlubší body, je v létě velmi křivolaké, přebíhající od břehu ku břehu a zůstavující uprostřed místa

pro čluny nebezpečná. Stále se také vykonávají opravné a zlepšovací práce, aby splavné koryto zůstalo v dobrém stavu.

Rýnská plavba. Následek těchto prací je, že po celý rok, až na vzácné výjimky, jsou pro plavbu nejmenší hloubky třímetrové ve Waalu, v Merwede, v Noordu a v Nieuwe Maas, dvoumetrové v Dolním Rýně a v Leku. Nestává se často, aby malá voda zastavila plavbu; přihodilo se to na Dolním Rýně a Leku po několik dní v květnu roku 1912. Téhož roku zamrzl Lek na dva dni, a když se kry hnuly, stal se nebezpečným po šest dní. Ale tyto chvilkové překážky stěží zmenšují podivuhodnou cenu Rýna jakožto vodní trati. Neslouží pouze dopravě nizozemské; je také tratí mezinárodní, sloužící průmyslovému kraji západoněmeckému, jehož obchodní doprava prochází půdou nizozemskou. Největší část té dopravy se děje po Waalu, rameni to nejhlubším a nejobjemnějším; po něm jsou Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht a Antverpy ve spojení s německým Rýnem.

Statistiky pohraničního přístavu v Lobitu umožňují měřiti rozsáhlost toho dopravního proudění. Roku 1912 proplulo kolem Lobitu 91.940 člunů s nákladem 34,621.700 tun; roku 1922 tudy proplulo 50.300 člunů s nákladem 31,500.000 tun. Dvě třetiny provozu se děje pod vlajkou nizozemskou. Je tedy celé rýnské loďstvo, mající asi 12.500 člunů a přes 25.000 lodníků; hlavní loďařské podniky nizozemské mají sídlo v Rotterdamě a Amsterdamě. Říční přístav rotterdamský symbolisuje tuto ohromnou dopravní mohutnost a význam, jaký má v národním hospodářství. Z celkové dopravy rýnské směřují tři čtvrtiny proti proudu, totiž rudy a obilí do Německa; zbývající čtvrtina, uhlí a železo, se ubírá po proudu. Takový rozsah dopravy, který je nepoměrný k nizozemskému hospodářství, mu přináší ohromné zisky; rýnský provoz v Lobitu činí sám 35% zahraničního obchodu nizozemského, tolik jako doprava námořní.

Maas. Dospívajíc na nizozemskou půdu, je Maas již hotovou řekou, blížící se konci svého toku a přijímající již jen nepatrné přítoky. Opouštějíc pod Maastrichtem tvrdé horniny ardennského masivu, ocitá se v pískové a štěrkové spoustě nizozemské delty. Na těch sypkých zeminách rozvírá a šíří své údolí; rozvinuje se na náplavové nivě, tvoříc vedlejší ramena a ostrovy, plynouc s nevelikým spádem, zaplavujíc časem širé oblasti. Údolní dno pokrývají louky, posázené topoly, rozbrázděné příkopy, poseté vesnicemi, jež obklopují ovocné sady.

Maas se však liší od Rýna zřetelně přece jen větším spádem, svědčícím o méně pokročilém vývoji. Mezi Maastrichtem a Maasbandem (severně od

Elsloo) dosahuje její spád za průměrné vody 0.43 m na kilometru; na Rýně od Kolína po Emmerich je již jen 0.13 m, od Emmerichu k Lobitu 0.109 m. Odtud pochází rychlý tok maaské vody. K této vážné nevýhodě pro plavbu, pociťované zejména za velké vody zimní, se přidružuje nedostatečný průtok letní. Na rozdíl od Rýna, jejž napájí v létě voda ze sněhů a ledovců alpských, závisí Maas, řeka plošin a nízkých vrchovin, především na vodě dodávané jejími přítoky, jíž je hojnost za doby chladné, ale nepatrné množství v roční době teplé; z toho pochází nepravidelnost jejího vodního stavu, s nepatrným množstvím vody v létě a značným rozvodňováním v zimě. (Obr. 110.) Kdežto největší a nejmenší průtok na Rýně se mají k sobě jako 6 k 1, mají se k sobě na Maase jako 20 k 1; v létě pro nedostatek vody nesahá plavba za Venlo. Roku 1880 bylo lze ve Venlo naměřiti dne 7. září 65 krychlových metrů protékajících za vteřinu, 28. prosince však 2097 metrů. V Maastrichtu byly zjištěny nejnižší průtoky 35 až 40 metrů krychlových.

Od Grave nabývá Maas více a více rázu řeky deltové, zvyšující si řečiště, nedovedoucí udržeti všechnu svou vodu, zaplavující níže položené poříční nivy, jež je třeba tudíž ohrazovati; hráze ji vězní již u Mooku na pravém břehu, od Grave pak na obou březích. Ta obrana se stávala poříčním obyvatelům nezbytnou nejenom proti povodním maaským, které ustavičně hrozily, nýbrž také při stoupání Rýna, mocného jejího souseda, který teče výše nežli Maas a vyléval do ní své přebytečné vody. Až do roku 1904 měly ty dvě řeky dvojí vzájemné spojení: jedno u Woudrichemu, kde Maas ústila do Waalu, druhé u Sint Andriesu, nejužším místě meziříčí (stěží 2 km), kde odedávna byl pro čluny zbudován spojovací průplav, uzavřený sice splavem, kde však přece jen byly výpusti pro velmi velkou vodu. Toto spojení obou velkých řek mělo vážné nevýhody. Waal, zmohutnělý alpskými vodami, má velkou vodu ještě koncem jara a na začátku léta; ta velká voda, vylévajíc se do Maasy, bránila jejímu opadání, a její břehy zůstávaly ponořené až do konce jara; na druhé straně pak následkem úbytku vody výpustmi sint-andrieskými (u Heerenwaarden) se zmenšovala rychlost waalského proudu níže odtud, což způsobilo naplavování nebezpečné pro plavbu a v zimě ledové zácpy. Zlepšovací práce se v podstatě skládaly z trojího díla. Především byly výpusti heerenwaardské nahrazeny hrází, jíž nikdy voda nepřestoupí. Dále bylo přerušeno veškeré spojení mezi Maasou a Rýnem u Woudrichemu. Bylo vykopáno pro Maas nové řečiště, Bergsche Maas, dlouhé 22 kilometrů. Tato nová řeka začíná u Heleindu, 3 kilometry východně od Heusden; plyne částečně bývalým jedním řečištěm maaským (Oude Maasje), na sever od Geertruidenbergu

dospívá k Ameru a ústí se do Hollandsch Diepu před Lage Zwaluwe, kde je za odlivu hladina o dva metry nižší než na Waalu u Woudrichemu. Tak tedy nyní tekou obě řeky nezávisle na sobě. Maas při svém ústí má tok umělý, který jí člověk vnutil; je konec jejímu neklidnému životu, kdy těkala po deltě různými koryty, jež dnes nalézáme tu a tam až i v pobřežním souostroví se jménem Oude Maas. Ve 20. století pevnost a stálost nahradily pohyblivost a nekázeň, umělý průplav, Bergsche Maas, dovádí maaské vody do Ameru, mořského estuaria, jímž dospívají do Hollandsch Diepu.

II. KRAJINA A VENKOVSKÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Sám kraj, kterým tekou obě ty velké řeky, nežli dospějí k moři, je jejich dílem. Plynou po jílu, který uložily jednak na svých březích za velké vody, jednak na pobřeží při styku s mořskou vodou. Tyto jílové nánosy se slévají v širou rovinu, kde téměř nic již nepřipomíná údolí. Výše u Nijmegen a Arnhemu spatřujeme ještě svahy pískové a štěrkové; Veluwe vyčnívá nad řeku lesnatými pahorky. Poznenáhlu však všechny údolní boky mizejí; všechno splývá v jednotvárnou, plochou, nízkou nivu. Ani na jihu ani na severu není do veliké vzdálenosti výšin, které by značily okraje údolí; musíme jíti až k Bergen op Zoom, abychom v topografii pozorovali dlouhý křivolaký val, bývalý to širší břeh Šeldy, vymletý v písku vysoké terasy.

K této stejnosti obzorů přistupuje stejnost pocházející ze všudypřítomnosti vody. Všude je kraj pod hladinou velké vody říční nebo mořského přílivu; voda nehybná a vytrvalá, rozdělená do nesčetných příkopů a průplavů, se takořka přivtěluje k zemi, z níž spíše vysakuje, než aby z ní odtékala. Půda je rozdělena v množství přihrad, omezených proužky vody geometrické podoby. Oko může sledovati ty vodní čáry podle řad hlavatých vrb a topolů, jež je lemují, a také podle rozsáhlých vrbovišť, jichž je hojnost podél řek v zaplavovaných prohlubních. Až do nejmenších podrobností krajiny je všecko uspořádáno podle těch vodních přímek: struhy ohrazují pole i pastviny, veškerá venkovská doprava se provádí po vedlejších hrázích, od vesnice k vesnici jsou ony křivolakými, blátivými cestami, jež jsou celé rozryté kolejemi za špatného počasí, a z jednoho polderu do druhého lze nejčastěji přejíti jenom po malých dřevěných mostech, překračujících příkopy.

Západněji pak nebrázdí již a nerozdělují půdu řeky, nýbrž mořská ramena.

Na sever od Hollandsch Diepu a od Haringvlietu, hlavních to ústí

Maasy a Merwede, zachovávají ta velká mořská koryta pro svou malou šířku a jen málo slanou vodu ráz velkých řek. Oddělují od sebe pět ostrovů, které náleží k provincii Zuid Holland: Ijselmonde, Rozenburg s Hoekem van Holland, Dordschewaard (ostrov dordrechtský, který unikl pohromě z roku 1421), Beierland, Voorne a Putten. Na jih od Haringvlietu to jsou již opravdové pásy slané vody; oddělují od sebe velké podlouhlé ostrovy, směřující od západu k východu: dvojitý ostrov Goedereede a Overflakkee, který náleží ještě k Jižnímu Hollandu; potom obě řady



Obr. 111. *Zeelandský kroj ve Westkapelle.* (Foto A. Demangeon.)

ostrovů zeelandských, jež od sebe dělí Východní Šelda, na jedné straně Sint Filipsland a Tolen, Duiveland a Schouwen, na druhé Noord a Zuid Beveland, Walcheren. (Obr. 108.) Za těmito mořskými rameny dlouho celý ten zeelandský svět žil osamoceně; sami Hollanďané jej dlouho pokládali za vzdálenou zemi. Aby se do něho dospělo, bylo zapotřebí nákladných cest; kdo chtěl přejeti s ostrova na ostrov, musil nezřídka čekati několik dní. Proto také Zeeland dlouho zachoval neporušeně svéráz svého života, svých mravů a obyčejů. Ještě dnes tam nalezneme, jako ve francouzské Bretagni, lidové kroje, různící se často od sebe i ve dvou sousedních vesnicích. Muži nosí kabát z černého sametu, u krku upjatou vestu s velkými vyleštěnými knoflíky mosaznými nebo zlatými, krátké kalhoty, připjaté k pasu stříbrnými přezkami, černou čapku s krátkým štítkem, pod níž je viděti vyholený týl. Ženy mají zvláštní půvab pod bílým, naškrobeným čepcem s krajkami, v černém živůtku, nekryjícím ňadra a paže,

s červeným náhrdelníkem se stříbrnou přezkou, náušnicemi, zlatými deštičkami na spáncích, barevnou zástěrou. Malé dívenky, oblečené jako jejich maminky, jsou roztomilé miniatury. Ostrovní osamocenost chrání tradice a minulosti. (Obr. 111.)

Vodní pás všech těch ostrovů s hradbou hrází dodává zeelandské krajině působivého vzhledu. Projíždíme-li na člunu po těch mořských ramenech mezi travnatými hrázemi, jež uzavírají obzor, nemáme vůbec dojmu, že vidíme zemi; jen jakoby úkradkem se prozrazuje kostelní věží, stromovým vrcholkem nebo červenou střechou, jež přečnívají. Všecko je jako pohroužené do vody, a střídání přílivu a odlivu působí, že dvakrát denně se zdá, jako by se Zeeland vynořoval z vln a opět se do nich ponořoval. Při odlivu vidíme, jak voda vytéká z průplavů a vlévá se do moře „jako na městských ulicích po velké bouři". Mokrá země vystupující z moře roste vůčihledě; vytváří široký lem, který na několik hodin oživne množstvím ptáků a davem lidí, kteří tam přicházejí sbírati mořské živočichy. Z tohoto dna na chvíli vodou opuštěného čnějí hráze jako ohromné spousty země; pod nábřežími klesají lodi a pokládají se do bahna. Ale brzo nastává opět pohyb; voda vystupuje bouřlivými žilami přes výspy a zátočiny. Země mizí a ostrovy se scvrkají; lodi vstávají, zdvíhají se a pomalu přečnívají přes okraj nábřeží. Život se vrací a plnými tepnami proniká údy té země.

Nechť již to jsou poldery říční nebo poldery mořské, celá ta hlinitá půda je úrodná. Přes přitažlivost moří žijí tu skoro všichni obyvatelé ze vzdělávání země. Na té žírné půdě převládají oraniny. Nikde, vyjímaje provincii Groningen, nekvete orba ve větší míře a také není nikde pokročilejší. Skýtá znamenitou úrodu, a to nejenom obilí vlastní intensivnímu hospodářství, pšenici, oves, ječmen, nýbrž také žito a brambory, určené pro dobytek, jakož i celou sbírku náročných a výnosných rostlin, boby, hrách, tabák, pěstovaný v Overbetuwe, kraji Maas en Waal a v okolí Rhenen a Amerongen, chmel, který si oblibuje lehčí půdy Bommelerwaardu, Landu van Heusden a Noord Brabantu, len, řepku a kmín, cukrovku. Len sklizený v Zeelandu a Zeelandských Flandřích se posílá do Belgie; cukrová řepa zaujímá většinou šestinu vzdělané půdy, někdy však i celou třetinu. Naproti Hollandu, kraji travnímu, je Zeeland panstvím pluhu. Oře 62% svého území a jen 18% ho nechává porůstati travou; plodí sám 30% nizozemského ječmene, 25% pšenice, 10% ovsa, 25% cukrovky, 30% hrachu. Věnuje se hospodaření ve velkém; některé statky, jako na příklad Wilhelmina Polder u Goesu (Zuid Beveland),

nabyly chvalné pověsti v zemědělském světě. Živí statné a silné koně, určené k orání těžké půdy.

Přes to přese všecko proniká dobytkářství vším hospodářstvím; je to vývoj společný všem zemím západoevropským. Mnoho polních plodin, jetel, seno, krmná řepa se zkrmí ve stájích. Dosti velké prostory zůstávají porostlé travou, zvláště v nízkých krajích, odkud se méně snadno odklízí voda, a to jednak podél řek v uiterwaarden, jednak uprostřed ostrovů Walcheren, Zuid Beveland a Schouwen, kde staré poldery mají nižší úroveň nežli novější poldery pobřežní. Tak tedy vidíme všude, jak



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 112. *Malý selský statek ve Willemsdorpu, jižně od Dordrechtu, vedle Biesbosche.*

Statek stojí při hrázi na vyvýšenině.

se travnaté okrsky vsouvají mezi pozemky orané. K výnosu sklizně se přidružuje prodej výtěžku ze stájí: mléka a másla, mladých dobytčat, tučných volů, vepřů na žír. Na hollandských ostrovech způsobila dokonce blízkost Rotterdamu, že vývoj vyvrcholil vítězstvím hospodářství pastvinného; skoro všechna půda tu je pokryta travou. Mléko se prodává do měst pro potřebu domácností, ale také do továren na máslo a na margarin. (Obr. 112.)

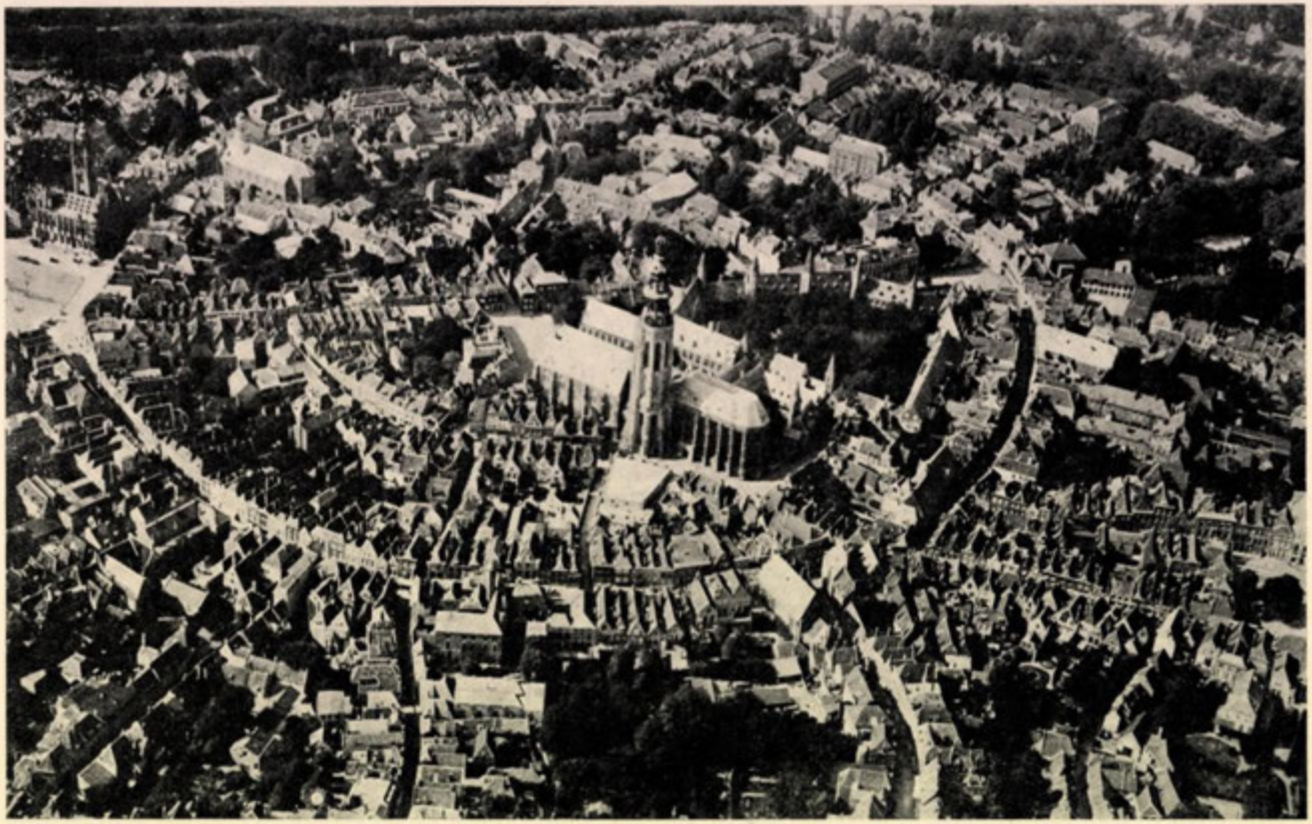
Role a pastviny by skládaly krajinu jednotvárnou, nebýti bohaté zdoby ovocných sadů, obklopujících statky, vesnice, ba i města. Betuwe se svými pastvinami, které jsou posázeny jabloněmi, působí dojmem velkého háje. Od Arnhemu k Nijmegen přes Lent a Elst se vesnice ukrývají za hrušněmi, jabloněmi a třešněmi; pod stromy se táhnou řady keřů malinových a rybízových, i záhony jahod. Začátkem jara je celý ten kraj bíle kvetoucím parkem. Ostrov Zuid Beveland na východ od

Goesu skýtá týž obrázek zeleně, svěžesti a stínu; kráčíme tam hustým sadem, nad nějž vyčnívá pás vysokých topolů. Jinde se zase zmocňují půdy zahrady, pěstující svědomitě výnosné plodiny; vesnice kraje Langstraat, jako Vlijmen, Haarsteg a Nieuwkuik, vypravují do měst ohromné koše fazolí, nových bramborů, hrášku a chřestu. Ale pravé království zelinářů je naproti Dordrechtu na ostrově Ijselmonde, kolem Zwijndrechtu, jakož i v Hendrik Ido Ambachtu, Ridderkerku, Ijselmonde a Charlois. Klidí se tam mrkev a cibule; pěstují je na malých záhonech, jichž chrání clony rákosové. Nová mrkev se trhá v květnu a posílá do Anglie a Skotska; později dojde na cibuli a jahody, vypravované do týchž odbytišť.

Vyjímaje skupinu rotterdamskou a dordrechtskou, neobsahuje tento skrz naskrz rolnický kraj velkých měst a průmysl se tu rozptyluje po venkově, využívaje venkovského pracovnictva a přeměňuje zemské plodiny; tak v Tielu a Nijmegen jsou továrny na konservy, v Severním Brabantě továrny na margarin, lnářské továrny jsou podél Noordu a Kilu, v Ridderkerku a 's Gravendeelu, cukrovary, zásobené řepou z velkých statků rýnské roviny, z hollandských ostrovů a Severního Brabantu. Tato provincie je velkou cukerní oblastí nizozemskou a odbírá řepu i ze Zeelandu, Limburgu a Hollandu.

III. MĚSTA

Třebas není průmyslového soustředění, je tu městský život usazen ve velkém množství malých obcí a hemží se a bují na té lidnaté a bohaté půdě; nalezneme jej v lůně rolnických krajů, zvláště podél řek a moře, všude, kam může doplouti člun. Každý újezd má své tržiště, ohnisko venkovské výměny. Ze všech okrsků jedním z nejrázovitějších svou polohou jsou Zeelandské Flandry. Tato zemička, jíž bylo dobyto na Španělích koncem 16. a začátkem 17. století, je jakousi enklavou nizozemské svrchovanosti na území belgickém, jsouc oddělena od ostatního Nizozemí širokým mořským ramenem Západní Šeldy, zato od Belgie pouhou politickou hranicí. Však také ten kout Přímořské roviny má hospodářské styky skoro vesměs jen s belgickým Houtlandem: posílá do Kortrijku len, do Gentu, do Antverp a do Bruselu dobytek, do cukrovarů v Selzaete a Snaeskerke řepu; z belgických Flander tam přicházejí zemědělští dělníci na práce, jichž vyžaduje len a cukrovka. Přes toto hospodářské společenství s Belgií je to přece jen kraj nizozemský; většina lidí tu je náboženství protestantského. V tom malém území, jejž se všech stran zatarasují přehrady přirozené i politické, kvetla kdysi některá ob-



(Foto K. L. M.)

Obr. 113. *Middelburg. Zeelandské město na ostrově Walcheren.*

Kruhová ulice ohraničuje staré město, kdysi opevněné. Uprostřed vnitřního města stojí opatství a Nieuwe Kerk. Nalevo odtud je hlavní náměstí (Markt) s radnicí.

chodní města. Nyní je oživují jenom občasné trhy. Sluis (franc. l' Écluse, „splav"), kdysi mořský přístav na Zwynu, si z doby svého lesku zachoval radnici a strážní věž ze 14. století. Ale uvnitř jeho starých hradeb, příliš rozsáhlých pro dnešní obyvatelstvo, nalezneme i pastviny; průplav jej spojuje s Brugami. Aardenburg, Oostburg, Ijzendijke, Axel, Hulst, Sint Jansteen jsou jenom skromné tiché obce.

V Zeelandě se kdysi dvě města, Middelburg na ostrově Walcheren a Zierikzee na ostrově Schouwen, skvěla námořním obchodem; ale jejich zanesené průplavy je od něho dnes skoro úplně vzdalují. Na celém nevelikém Middelburgu (20.000 obyv.) spočívá dosud půvab minulosti (obr. 113.); nárys jeho bývalých opevnění je patrný z jeho křivolakých příkopů a z kruhové ulice. Zachovává si staré domy se stupňovitými štíty a se sklepy, z nichž vedou na ulici padací dveře, radnici ze 16. století, kostel s cihlovou věží, starodávné opatství s nádvořím, zastíněným věkovitými stromy. Goes (8600 obyv.) a Zierikzee (6900 obyv.) oživají již celkem jen v tržní dni. Na pevnině, v Noord Brabantu, se kupí blízko u sebe venkovské městysy, v nichž nalezneme pivovary, lihovary, mlékárny a koželužny: Rozendaal, Steenbergen, Oosterhout, Os.

Řada měst leží za sebou podél velkých řek, tepen to obchodu. Maas, chudá vodní cesta, protéká jen městečky jako Grave a Heusden. Ale obě rýnská ramena, Waal a Lek, mají stěžejní význam pro dopravu; poloha leckterých měst, jako Nijmegen, Tiel a Arnhem, ležících na vydutém břehu, byla přímo určena blízkostí hlubokého říčního koryta. Pod Nijmegen leží na Waalu za sebou Tiel (11.500 obyv.), Zaltbommel, Gorinchem neboli Gorkum (12.200 obyv.), kdysi město soukenické, nyní dobytčí tržiště, sídlo cukrovaru, továrny na hroznový cukr a na hořčici. Pod Arnhemem, na Leku, leží Wageningen (9600 obyv.), s mlékárnami, cihelnami a rolnickou školou, dále Rhenen (6000 obyv.), Wijk bij Duurstede, snad římské B a t a v o d u n u m, ve středověku obchodní překladiště na silnici od Utrechtu a Zuiderzee, Kuilenburg(8900 obyv.) a Vianen. Ale obě největší města pooříční leží při vstupu do delty, v kraji, kde se Maas přibližuje k Rýnu a kde Ijsel se od něho odděluje. Je to Nijmegen na Waalu a Arnhem na Leku, položená obě dvě na místech, kde vysoká terasa ční nad řekou příkrým srázem.

Nijmegen (franc. Nimègue, něm. Nimwegen) se v dějinách objevuje nejdříve jako pevnost; se štěrkového ostrohu, na kterém stojí, přehlédneme rovinu rýnskou a Betuwe. (Obr. 114.) V té obranné poloze se postupně vypínal N o v i o m a g u s galský, římské O p p i d u m B a t a v o r u m a císařské sídlo Karolingů. Ležíc na hranicích německého cí-

sařství, trpělo to město často válkami a obléháním. Ale všechen jeho hospodářský význam je v jeho řece; kdysi bývalo překladištěm hansovvním a nikdy nepřestalo těžiti z rýnské dopravy. Když tam přišlo německé uhlí, mohla se tu vyvinouti rozličná odvětví průmyslová: pivovary, lihovary, cukrovary, mlékárny a máslárny, čokoládovny, dílny pro stavbu člunů, strojírny, továrna na elektrické lampy, na automobily a kola. Na prospěch je tomu městu i půvab nerovného jeho okolí; k jihu a k jihovýchodu se táhnou dlouhé bulváry, elegantní čtvrti, v nichž bydlí zámožné třídy obyvatelstva a zbohatlérodiny, které se tam uchylují. S výšin u Ubbergen a u Beeku (97 m) uprostřed lesů a lad, je překrásný rozhled po velkém údolí rýnském, jež jarní povodně proměňují v rozsáhlé jezero. Roku 1840 mělo Nijmegen 17.000 obyvatel, roku 1890 již 32.000 a roku 1925 konečně 74.000. Arnhem, hlavní město Gelderlandu, vzrostlo stejně rychle jako Nijmegen během 19. století, skočiloť s 10.000 obyvatel roku 1820 na 75.000 roku 1925; ale svým životem se od něho liší. Jakožto město údolní, méně pevně stavěné, nemělo téhož politického významu. Je rýnským přístavem a proto má něco průmyslu: staví čluny, vaří cukr,



(Foto Lévy-Neuerdein.)

Obr. 114. *Nijmegen.*

Město je vystavěno na pískovém pahorku, čnějícím nad Rýnem

vyrábí benzinové motory, lučebniny; ale za více než řece děkuje železnici, jeť křižovatkou velkých tratí Amsterdam-Ruhr a Zwolle-Venlo. V jeho vzhledu převládá jakási klidná a uhlazená zámožnost. Ležíc na pokraji pahorkatiny Veluwe, toho kraje skoro vrchovinného, kde se Nizozemci kochají přeludem výšky, vábí k sobě četné soukromníky; usidlují se tam bývalí úředníci koloniální a obchodníci zbohatlí v Indii. Sousední Oosterbeek a zvláště Velp jsou městské vesnice, skládající se z letohrádků, vil, parků a zámků.

Na rozdíl od jednotvárného břehu hollandského, jejž uzavírá bílý val přesypový, je kraj velkých estuarií otevřen moři. Pět velkých průlomů tu vede od moře až do spleti vnitřních vod, která se větví mezi ostrovy hollandskými a zeelandskými. Tyto mořské brány, zeegaten, jsou od jihu k severu: úžina Vlissingská a Západní Šelda, úžina Zierikzeeská a Východní Šelda, úžina jmenující se po řadě Brouwershaven Gat, Grevelingen, Krammer a Volkerak, dále Goeree a Haringvliet, konečně pak Brielská úžina, skoro úplně zanesená pískem. Směřují od západu k východu, dvakrát denně jsou proplachována přílivem a odlivem, obsahují pohyblivé písečné výspy, které posunují splavné koryto. Z těch koryt některá jsou stále ještě přístupna velkým korábům, jako Západní Šelda, cesta do Vlissingen a Antverp, jiná však se neustále zanášejí pískem od té doby, co jich člověk užívá, a jiná jsou úplně zatarasena. Tyto proměny vysvětlují i změny osudu zeelandských měst; jsme zde totiž, jako na březích Zuiderzee, v kraji měst upadlých.

Na březích zeelandských vod se velmi záhy vytvořilo mocné ohnisko námořního života. Již ve 13. století byli Zeelanďané mezi lovci sleďů před Yarmouthem. Zeelanďan W. Beukelzoon z Biervlietu vynalezl ve 14. století způsob, jak připravovati a konservovati sledě. Lov ryb přivedl námořníky k obchodu. Ve 14. a 15. století obchodovala kupecká loďstva middelburgské a zierikzeeské se Španělskem a Portugalskem. V 16. století zajížděly lodi z Lubeku a Gdanska do Veere. V 17. století válčí Zeelanďané úporně s Dunkerčany a Španěly. Několik velkých námořníků, na něž je Nizozemí hrdo, bylo Zeelanďany, jako na příklad Ruyter a W. de Wit. Ale počínaje 18. stoletím se zeelandská splavná koryta zanášejí pískem, a obchodní střediště se stěhují do přístavů hollandských; z celé té slavné minulosti zbývá rybářské loďstvo, lovící v estuariích a územních vodách, hlavně pak dva přístavy druhého řádu, Vlissingen a Terneuzen, oba na Západní Šeldě.

Význam města Terneuzen (10.000 obyv.) pochází z jeho polohy při vchodu do mořského průplavu gentského; je to vnější přístav velkého

toho belgického města na nizozemské půdě. Ten průplav, dlouhý 33 kilometrů, z nichž 15 je v Zeelandských Flandřích, otevřený roku 1827, vychází z doků terneuzských, hlubokých přes 9 metrů pod A. P.; jejich plavidla umožňují vstup lodím za každého stavu mořské hladiny. Tři čtvrtiny vplouvajících lodí se ubírá do Gentu. Ostatní dostačí, aby dodaly přístavu vlastního života obchodem se severským dřívím, uhlím, ledkem. Rychlé lodní trati jej spojují s Londýnem, Liverpoolem, Leithem, Goolem a Middlesbroughem. Podél průplavu byly na jih od Terneuzen založeny továrny. Od roku 1913 skýtají koksárny, jež jsou francouzským podnikem, elektrickou energii celým Zeelandským Flandrům. Sas van Gent (franc. Sas de Gand) má továrnu na zrcadla a cukrovary.

Vlissingen (franc. Flessingue, angl. Flushing) leží na jižním pobřeží ostrova Walcheren, na Hontu neboli Západní Šeldě, která tu je široká přes 4 kilometry a jejíž splavné koryto jde při břehu. Lodi tam doplouvají dosti klidnou vodou, neboť jich chrání ostrov, zadržující prudké severozápadní větry. Město Vlissingen má dlouhou minulost; již ve 13. století lovilo sledě, roku 1489 se stalo pevností proti Flámům, v 17. vypravovalo lodi obchodující s Baltem, Skotskem, Benátkami, Indií, počátkem 19. století se zabývá otrokářstvím a také korsárstvím. Jako však v ostatním Zeelandě, i zde nastal úpadek v polovici 19. století. Obrození toho města spadá do druhé polovice 19. století. V letech 1867 až 1873 byly v tamním přístavě prováděny práce, které, jak se doufalo, měly z něho učiniti soupeře Antverp; roku 1873 se Vlissingen stalo konečným bodem železniční trati přicházející ze střední Evropy. Roku 1800 mělo 6000 obyvatel, dnes jich má 22.000. Nový přístav, jemuž to město děkuje za svůj opětný rozkvět, byl vyhlouben mimo staré město, na východě; ve vnějších docích má 10.30 m vody za přílivu, ve vnitřních 8.25 m. Pro tuto výhodu může Vlissingen udržovati rychlé osobní spojení mezi střední Evropou a Anglií přes Queenborough a Folkestone; skoro veškeren přístavní ruch pochází od těchto osobních parníků. Zvláštním úkolem Vlissingen je, aby dohlíželo na cestu do Antverp a do Gentu. Je tu soustředěna lodivodská služba pro tuto velkou námořní cestu; pro lodi tu je pohotově přes 200 lodivodů mořských a asi 150 lodivodů říčních; za války ovládá úžinu, a Nizozemí již několikrát pomýšlelo na to, aby je opevnilo.

IV. ROTTERDAM

Když, přicházejíce ze Zeelandu, dospějeme přes Dordrecht do rýnských vod, octneme se v oblasti neobyčejně čilé dopravy člunové: projíždějí

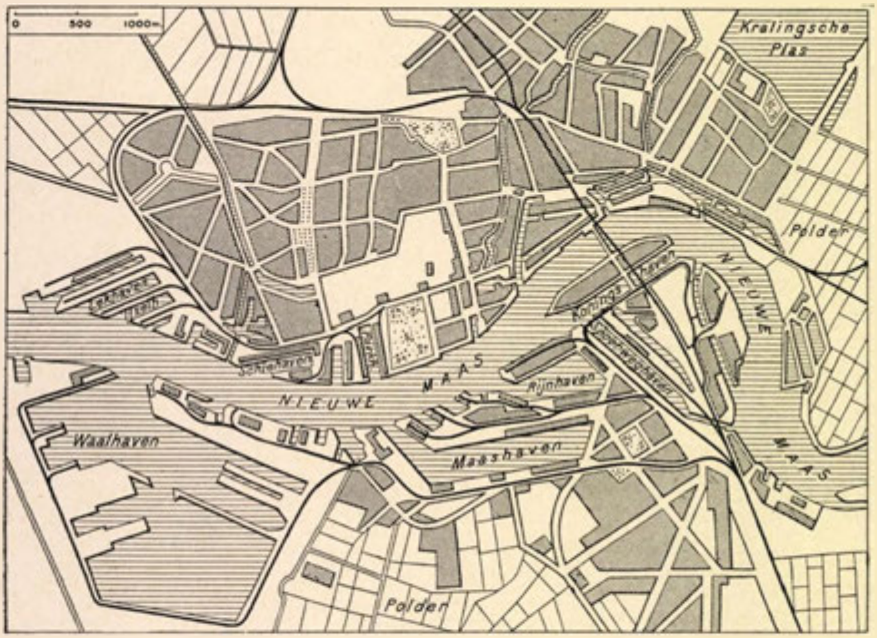
tu čluny plachetní, motorové, vlečné parníky, železné pramice, osobní parníky. Podél břehů posázených stromy se tísní domy, nábřeží přístavní, doky, dílny, továrny. Máme dojem, že vcházíme do země, jejíž všechen život se děje na vodě, jako na těch čínských řekách, které mizejí pod tlačenicí džunk. V Rotterdamu ta podívaná nabývá velikosti. Po celé šíři řeky, po níž vítr honí kouř a zdvíhá krátké vlny, projíždějí řady člunů všech velikostí, které se potkávají, předstihují anebo plují za sebou: skromné čluny říční i mohutné lodi mořské, parníčky, odjíždějící v každou denní hodinu do zeelandských a hollandských měst, ohromné koráby, ubírající se do Indie, poštovní parníky, vykonávající dlouhé plavby oceánské. Všechno skýtá obraz velkého přístavu.

Velkým přístavem není ještě Rotterdam dlouho; vedle Amsterdamu, starého překladiště osadního bohatství, stojí tu jako mladší soupeř, dobrodružnější, vypadající tak trochu jako vyšinulec. Jeho rozmach je dílem nové doby, poslední třetiny 19. století; je následkem toho, že se vytvořil umělý přístup k moři a pak že se rozvinul průmysl v německém Porýní.

Přístup Rotterdamu k Severnímu moři se dlouho dál nejkratší přirozenou cestou, to jest ramenem Nové Maasy, zvaném Scheur, které sloužilo také městům Maassluis a Vlaardingen; již v 17. století se však začalo zanášeti, i musilo se užívati cest vedoucích oklikou. Začátkem 19. století byly takové cesty tři, mající velmi nestejnou cenu. Především Maas Brielská a Botlek; ale hloubka vody tu nepřesahovala 3.50 m za přílivu, takže pouze malé lodi se mohly tudy dostati do Rotterdamu. Dále bylo jižněji odtud rameno hellevoetsluiské, jímž přes Haringvliet a Hollandsch Diep bylo lze dospěti do vod dordrechtských; lodi tu nalézaly 5.70 m vody, ale poblíž Dordrechtu, v Krabbe, se hloubka zmenšovala leckde až na 3.50 m za přílivu. Za třetí bylo ještě jižněji rameno brouwershavenské, vedoucí přes Volkerak a Hollandsch Diep až do vod dordrechtských. Tato cesta skýtala při příjezdu největší hloubky a proto jí nejraději užívaly velké koráby; ale přece ještě se jim musilo ulehčovati v Brouwershavenu. Při těchto dlouhých oklikách a nepatrných hloubkách bylo nebezpečí, že Rotterdam pozbude styku s mořem. Myslilo se, že se mu otvírá lepší východiště, když v letech 1827 až 1831 vykopali přes ostrov Voorne průplav 5 metrů hluboký, spojující Hellevoetsluis s Botlekem a s Novou Maasou; ale i pak se nezřídka stávalo, že potřebovaly parníky pěti ba i osmi dnů, aby se z Rotterdamu dostaly k moři. Pro Rotterdam bylo životní otázkou, aby se z něho mohlo dospěti k moři bez překážek.

Aby mu opět opatřili toto spojení, rozhodli se, že vybudují umělou cestu přímou; přes přesypy u Hoeku van Holland otevrou Scheuru volné

koryto beze splavů, kde by pouhé proudění přílivu a odlivu udržovalo stálou hloubku 7.50 m při odlivu. Práce o tomto Nieuwe Waterwegu započaly roku 1863. V jejich průběhu byly okamžiky úzkosti; ukázalo se, že proudy přílivové a odlivové nemají moci, aby udržely hloubku, se kterou se počítalo. Ukládaly se nové nánosy, a roku 1877 musily býti práce úplně přerušeny. Zoufalí loďaři již mluvili o tom, že se odstěhují z Rotterdamu do Vlissingen. Ale inženýři vynalezli prostředky potřebné k tak obrovskému



Obr. 115. *Rotterdam. Město a přístav.*

dílu (1881). Místo aby nechali působiti mořské dutí, hloubili novou řeku; užívalo se při tom nejenom starých rypadel kbelíkových, nýbrž i bagrů ssacích, jež vynalezli podnikatelé Volker a Bos, a jež mohou pracovati i za rozbouřeného moře. Konečně roku 1900 byla tu nádherná trať 33 kilometrů dlouhá, hluboká 9 metrů pod úrovní přílivovou před Rotterdamem, a 10 metrů před ústím, široká 350 metrů v Rotterdamu, 700 metrů u Hoeku van Holland. Ponorové poměry byly neustále zlepšovány: v letech 1908 až 1915 byla novými pracemi v šířce 100 metrů zvětšena hloubka za přílivu na 10 metrů v celé délce Waterwegu. Roku 1917 započínala nová řada zlepšovacích prací, aby hloubka přílivová byla zvětšena na 12.50 m.

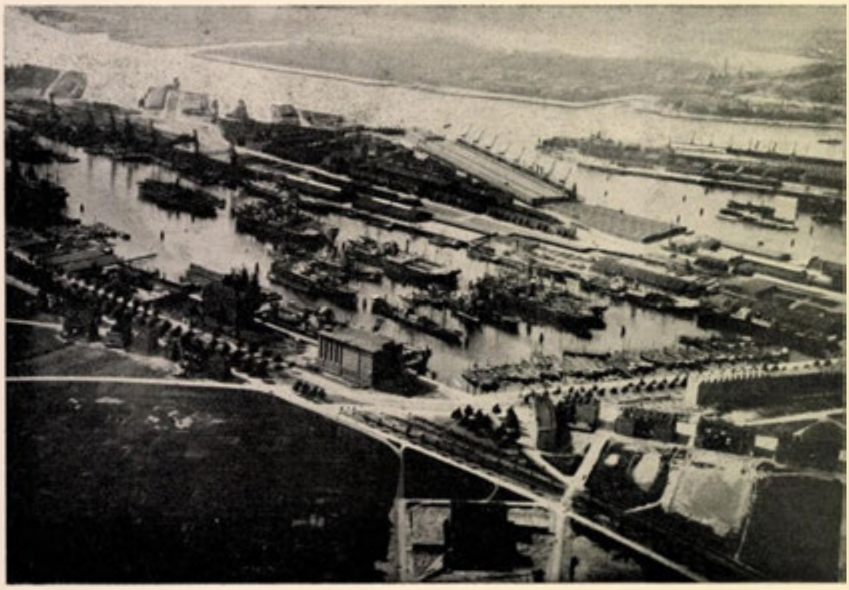
Zásluhou toho mohutného a neustávajícího úsilí má Rotterdam hlubokou cestu k širému moři; počet lodí o ponoru větším nežli 9.50 m, které proplouvaly Nieuwe Waterwegem, stoupl se dvou roku 1911 na pětadvacet roku 1913, a na jedenašedesát roku 1920.

Tato krásná mořská dráha se v Rotterdamu spojuje s podivuhodnou sítí dopravních prostředků vnitřních: zeelandské tramvaje, parní prámy a místní parníky, průplav z Merwede do Amsterdamu, Volkerak a Zuidbevelandský průplav, vedoucí k Antverpám, zvláště pak Rýn, upravený všude na nejmenší hloubku třímetrovou, dnes dokonce 3.20 m, takže pramice mohou plouti až do Ruhrortu, Mannheimu a Štrasburku.

Cesta mořská i cesty vnitřní končí na vodních plochách tvořících rotterdamský přístav. (Obr. 115.) Ty vodní plochy se rozdělují ve tři skupiny: doky na pravém břehu, doky na levém břehu, a mezi nimi řeka sama. Doky na pravém břehu skládají přístav, jehož postupné zvětšování bylo vyjádřením jednotlivých odstavců rozkvětu města v 16. a 17. století: Blaak Haven a Nieuwe Haven 1577, Haringvliet 1591, Leuvehaven 1608, Wijnhaven (Vinný), Scheepmakershaven (Loďařský) 1613. Dnes je mořská plavba skoro úplně opustila; ale vnitrozemské čluny tam tísní své zavalité trupy, pomalované pestrými barvami. Je to malebná čtvrt města, o níž Amicis říkal, že tu vidíme ohromné loďstvo uvězněné v městě, anebo že máme dojem, jako bychom měli před sebou město vystavěné uprostřed přístavu. K těmto starým zařízením přibyly některé doplňky v nové době: Veerhaven a Westerhaven (1850—1860), Konshaven, Keilehaven, Ijselhaven, Lekhaven (1912—1915), jakož i několik nábřeží říčních, Westerkade, Oosterkade a Wilhemskade. Ale skoro celý moderní přístav je na levém břehu.

Jakmile jednou byl otevřen Nieuwe Waterweg, musily se zvětšovati vodní plochy potřebné pro výkony vzrostlé dopravy. Byly upravovány postupně naproti Rotterdamu, na levém břehu, který skýtal rozsáhlé pozemky. Dno doků, vyhloubených v hlíně, rašelině a písku, musilo býti upevňováno pilotami, zaráženými často 18 až 20 metrů hluboko. Od východu k západu leží za sebou tyto doky: Koningshaven (Královský; 1870), Binnenhaven (Vnitřní; 1879) a Spoorweghaven (Železniční), Rijnhaven (1893) se zdvižemi na obilí, Maashaven (1905), který má plovoucí dok, ohromné silo z vyztuženého betonu na pšenici a skladiště na obilí, Waalhaven, započatý roku 1908 a zaujímající 310 hektarů; již roku 1907 byl přijat vyvlastňovací zákon, v němž se počítalo s koupí dalších pozemků na západ od Waalhavenu pro stavbu 600 hektarů nových doků.

Ke všem těm dokům, lemovaným nábřežími, na nichž se zboží vykládá na zemi anebo se přiváží ve vagonech s prámů, musíme přidati řeku samu, ohromný to dok, v němž se provádí vykládání zboží z mořských lodí na čluny říční. Ke dvojicím velkých kolů, zaražených do řečiště, jimž se říká „vévodové z Alby", anebo k bojím zakotveným na dně se připevní mořské lodi; z útrob těch nehybných obrů se pak prací jeřábů převádí náklad do nitra malých člunů říčních. Toto překládání, jež se



(Foto K. L. M.)

Obr. 116. *Rýnský přístav v Rotterdamu.*

Rijnhaven, Koningshaven, Severní ostrov (Noordereiland); město je na protějším břehu.

vykonává také v docích, je základní, vlastní činností přístavu rotterdamského.

Řeka se všemi svými havens tvoří jediný přístav, jediný celek. Není tu, jako v Londýně a v Antverpách, velikých rozdílů mezi přílivem a odlivem, které činí nezbytné doky splavové, jimiž se pak přístav dělí v jednotlivé přihrady; průměrný rozdíl mezi přílivem a odlivem je v Rotterdamu toliko 1.25 m, takže mohlo býti ponecháno volné spojení doků se řekou, jako v Hamburku. Proto tu ustavičně, v kteroukoli dobu denní přejíždějí lodi přístavem. (Obr. 116.)

Jaký je úkol toho velkého ústrojí mořského? Hlavně, aby přijímalo

po moři těžké zboží: železnou rudu švédskou, španělskou a severoafrickou, rudu měděnou, zinkovou a niklovou, dále obilí, pšenici od Černého moře a ze Severní Ameriky, kukuřici, ječmen, oves, žito, rýži, konečně dříví, petrolej, uhlí, olejnatá semena, tuky, kůže. K těmto hmotám značné váhy přistupuje zboží hodnotné: tabák, cukr, káva, bavlna, kaučuk. Překvapí nás, jak naproti těmto obrovským spoustám dováženým stojí nepatrné množství vývozu: německý koks a uhlí, železo a ocel, surové i polozpracované, putující do New Yorku. Asi polovice připluvších lodí odjíždí s prázdnem a musí si jíti do Anglie pro náklad.

Dovoz je v pozoruhodném nepoměru k potřebám Nizozemí. Pouze čtvrtina ho totiž zůstává v zemi: obilí, petrolej a uhlí, nezbytné pro nizozemskou spotřebu, suroviny průmyslové, rýže pro továrny rotterdamské a dordrechtské, lůj, oleje a semena pro továrny na margarin, bavlna pro twentské přádelny, zboží překladní, jež bude opět prodáno v příhodnou dobu, obilí, tabák a zvláště káva. Ale při třech čtvrtích dovozu je Rotterdam pouze průjezdným a překládacím nádražím; další doprava se děje především do Německa, a to po Rýně. Přes to, že Němci usilují, aby tu dopravu odvrátili do svých přístavů na Emži, Veseře a Labi, nepodařilo se jim překonati Rotterdam, jehož výhodou je jednak kratší vzdálenost, jednak mohutná doprava rýnská. Řetězy pramic tažených vlečnými parníky plují po Rýně a rozvážejí svůj náklad až do Ruhrortu, Düsseldorfu, Kolína a Mannheimu.

Objem všeho toho zboží, vykládaného, překládaného a nakládaného, činí z Rotterdamu, vedle Antverp a Hamburku, jeden ze tří velkých přístavů na evropské pevnině. Dojíždělo tam přes 100.000 vnitrozemských člunů a přes 10.000 lodí mořských (1913); za světové války se ten počet značně ztenčil (3440 lodí průměrně v letech 1914 až 1919), ale roku 1925 již opět vystoupil na 11.099. Ze všech velkých přístavů evropských jevil Rotterdam od roku 1880 nejrychlejší rozvoj: 1,680.000 lodních tun roku 1880, 2,918.000 roku 1890, 12,785.000 roku 1913, 16,670.000 roku 1925. Váha dovezeného zboží vzrostla se 4,227.000 tun roku 1890 na 22,061.026 roku 1913. Jinou zvláštností Rotterdamu je mezinárodní ráz provozu; přes to, že jeho loďařské firmy měly 382 lodí roku 1922 (69 roku 1892), přes to, že tu jsou velké společnosti, R o t t e r d a m s c h e L l o y d, založený roku 1883, a H o l l a n d A m e r i k a, založená roku 1873, účastní se nizozemská vlajka jen 15% až 20% v celkové tonáži. Je to pozoruhodný rozdíl naproti Amsterdamu, který má ráz spíše nizozemský. Kolem přístavu a podél vodních cest se neustále šíří městský shluk. Z Rotterdamu postupuje proti proudu až k Dordrechtu; po proudu již zabírá

Schiedam a vysílá výběžky až k Maassluisu a Hoeku van Holland. Všude vznikají dělnické obce na březích Waterwegu, který se tak pomalu stává jedinou průmyslovou ulicí. Odmyslíme-li si nejnovější rozšíření a obce, které s ním splynuly, je Rotterdam trojúhelníkem, opírajícím se základnou o řeku. Po břehu se táhne nábřeží Boompjes („stromečky"), zastíněné jilmy. Napříč středem toho trojúhelníka běží hráz, směřující od západu k východu, která přehrazuje výtok řeky Rotte a dodává městu jeho zvláštní polohy. Po ní vede Hoogstraat („vysoká ulice"), nejživější tepna z celého města. Na sever od Hoogstraatu se rozkládá staré Binnenstad, vnitřní město s úzkými ulicemi, jichž hráz chránila proti řece. Na jih odtud je Buitenstad, vnější město, obchodní čtvrt, území to vyrvané vodám maaským, rozbrázděné průplavy, rozdělené jednotlivými doky (havens) v četné ostrůvky; máme tu vzácnou podívanou na stěžně, plachty a lodní vlajky, pohybující se mezi domy, mezi věžemi kostelů a zelenými vrcholky stromovými.

Město Rotterdam vzrůstalo, jak vzrůstal jeho přístav. Aby zvětšilo svůj přístav, zabíralo nová a nová území: část Kattendrechtu a Ijselmonde roku 1869, Delfshaven roku 1885, Kralingen a Charlois, jakož i kusy Overschie a Ijselmonde roku 1894. Mělo 72.300 obyvatel roku 1830, 90.000 roku 1850, 320.000 roku 1900, 544.000 roku 1925. Stále tu pozorujeme působení přirozených poměrů, vyplývajících z polohy: vodní plochy rozdělují město v četné ostrůvky, jež spojuje asi padesát mostů pohyblivých a tolikéž pevných, velký viadukt železniční, vystavěný v letech 1870 až 1877, vede nad ulicemi a na stanicích se k němu chodí po schodech; nesnadné je zásobování pitnou vodou, musí se čerpati z Maasy více než dva kilometry nad městem. Duch tohoto tak rychle vyrostlého města je docela jiný nežli duch Amsterdamu; minulost tu tak často neprozařuje jako v onom starém městě na Zuiderzee. Kdežto v Amsterdamě se obchodní činnost soustředí v severní čtvrti a za městem, je Rotterdam celý zabrán obchodem a jeho ruch proniká všemi čtvrtěmi. Přítomnost převládá nad minulostí; projevuje se to malým počtem krásných stavitelských památek, moderním slohem budov, ba již i mrakodrapy.

Směrem po proudu Rotterdam dostihl svého bývalého soupeře Schiedamu (44.000 obyv.) a pomalu jej pohlcuje. Nejprve to byl přístav pro lov sleďů a velryb. Obchod s obilím, velmi rozvinutý v 17. století, dal tam vznik lihovarům, velké výrobě jalovcové kořalky, která rozšířila slávu Scheidamu po celém světě. Lihovary, jichž bylo 380 roku 1875 a dnes je 200, zpracovávají dovážené obilí a prodávají skoro veškeren líh do ciziny. Vedle nich poblíž řeky tvoří jiné továrny živé ohnisko průmyslové: sklárny,

svíčkárny, člunové loděnice, tkalcovny, cihelny, smaltovny, dílny na přístavní lešení. O pět kilometrů níže leží Vlaardingen, které, věrno jsouc své tradici, zůstává prvním nizozemským přístavem pro lov sleďů; vypravuje na 200 člunů, jež loví v Severním moři od polovice června do konce října. Ale již ho dostihuje průmyslový ruch, vycházející z Rotterdamu; je tam továrna na zhuštěné mléko, sklárny, strojírny, cukrová rafinerie, mýdlárna, lučební továrna, čistírna na olej, loděnice. Roku 1800 to bylo malé městečko (5600 obyv.), dnes však má Vlaardingen 27.000 obyvatel. Maassluis, ležící ještě níže, se málo změnil; věnuje se především lovu ryb. V zimě jeho čluny napínají lana při březích nizozemských, v létě vyjíždějí na lov sleďů, který začíná u Shetland a končí před Haarlemem. Neunikne však průmyslové nákaze; pracují tam již loděnice a sklárna. Na konci Waterwegu pak, ústícího do moře mezi dvěma velkými moly, leží Hoek van Holland, rotterdamský vrátný; soustředí se v něm služba lodivodská, bagrovací, značkovací, osvětlovací a záchranná. Vedle toho tu při jeho hlubokých vodách byl zřízen přístav pro rychlý průvoz cestujících, přicházejících z Harwiche, Queenborough a Folkestonu, kteří směřují do střední Evropy.



(Foto Champagne.)

Obr. 117. *Voorstraatshaven v Dordrechtu.*

Nad Rotterdamem se šíří průmysl po říčních březích. Od Rotterdamu až po Dordrecht podél Nové Maasy, Merwede a Noordu se rozkládá jedno z nejrušnějších středišť kovové a strojní výroby na světě. Leží tu tovární závody za sebou od Fijenoordu za branami rotterdamskými až po Sliedrecht a Hardinxveld za Dordrechtem přes Capelle, Bolnes, Krimpen, Slikkerveer, Kinderdijk, Ridderkerk, Alblasserdam. Stavějí se tu rýnské čluny,



(Foto K. L. M.)

Obr. 118. *Dordrecht.*

V popředí Kalkhaven, ústící do Staré Maasy (Oude Maas). V pozadí napravo Merwede, nalevo Noord, který je cestou do Rotterdamu.

vlečné parníky, náhoncové čluny, plachetnice, světelné lodi. Jsou tu výrobny strojů, kotlů, vodních přístrojů a čerpadel, rypadel a jeřábů, zařízení pro mlékárny a cukrovary. Je to rozsáhlá dílna, nemající na místě ani železo ani uhlí, ale čerpající svou sílu z říční dopravy.

Dordrecht, který je proti proudu zakončením toho dlouhého pobřežního shluku, leží na severním konci trojúhelníkového ostrova, který unikl povodni roku 1421, který však je celý obepjat hrázemi. Je to kus země obklopené řekami Merwede, Oude Maas, Kil, Nieuwe Merwede, křižovatka řek. Již ve středověku zastával Dordrecht podobnou úlohu, jakou má nyní Rotterdam, na místě, kde se stýkala mořská plavba s plavbou

vnitrozemskou. Z minulosti si zachovává malebné čtvrti, domy se štíty, shlížející se ve vodě průplavů, starodávné větrné mlýny. Z doby, kdy sem ještě dojížděly vory ze Schwarzwaldu, tu trvá tradice pilařská; je to rušné střediště dřevařské. Počet jeho obyvatel zůstával od roku 1750 do roku 1850 nezměněně kolem 20.000, vzrůstá však na 33.000 roku 1890 a na 55.000 roku 1920. V tom rychlém vzrůstu poznáváme vliv průmyslové mízy, která sem dochází od Waterwegu. Vedle pil si tu zvolilo sídlo mnoho nových továren: cukrovar, mýdlárna, pivovary, olejárna, továrna na suchary, na nedobytné pokladny a na zámky, na elektrické motory, na umělá hnojiva, na potřeby telefonní, sklárny. Tento vývoj k velkému průmyslu překvapil Dordrecht, který nemá pohodlné cesty k moři. Za nynější doby se otevírají Dordrechtu dvě mořské cesty. Jedna vede po Noordu a Nové Maase kolem Rotterdamu; ale Noord má jen 3.30 m hloubky, takže po něm nemohou plouti mořské parníky. Druhá se skládá z Dordsche Kilu, Hollandsch Diepu a Haringvlietu; ale ani tu není větších hloubek nežli 6 metrů. Proto bylo roku 1918 rozhodnuto, že se zbuduje nová cesta, s hloubkou 8.50 m za přílivu, a to úpravou Oude Maas; bude dlouhá 27 kilometrů a povede lodi přímo od Dordrechtu až naproti Vlaardingen do Scheuru. (Obr. 117. a 118.)

KAPITOLA PATNÁCTÁ

HOLLAND

Holland, prostírající se mezi Zuiderzee a rýnským ústím, v nitru Nizozemí, sdružuje v sobě nejsvéráznější rysy nizozemské přírody i vzdělanosti. V očích cizincových záleží vlastní cena té končiny hlavně v zeměpisné poloze při vyústění velké trati rýnské. Tato přirozená přednost se omezuje na jižní část Hollandu. Na rozdíl od Zeelandu, jejž rozdrobují estuaria a úžiny, na rozdíl od Severního Hollandu, který je skoro osamocen na svém poloostrově, je Jižní Holland těsně sloučen s pevninským trupem a souvisí s Porýním i poříčím maaským; tam, podél Starého Rýna, v okolí Leidenu, je již za římské doby kolébka moci batavské, tam se na celá století usidluje ohnisko obchodní, z něhož tolik měst, Leiden, Utrecht, Delft, Amsterdam, čerpalo prameny svého života. Je to stále kraj velkých přístavů a hlavních měst, nejhustší shluk lidí, chovající dvě pětiny všeho nizozemského obyvatelstva, bašta národní obrany, jíž by v nebezpečí chránil dlouhý zaplavený pás (waterlinie), táhnoucí se po více než 80 kilometrech od Muiden a Utrechtu až po Gorinchem. (Obr. 119.)

I. HOLLANDSKÁ KRAJINA

Dvojí přirozený vzhled, naprosto navzájem protivný, se vyskýtá vedle sebe v hollandské krajině: přesypy a nížina, proláklina (het lage land). Od Hoeku van Holland až po Helder mocný val přesypový chrání země proti moři; na jediném místě před Kamperduinen je v pískové hradbě průlom 4.5 km široký, i bylo tu nutno zbudovati hráz. Na těch pískových pahorcích, jež ošlehávají větry ze širého moře, vládne pustina: všude jen vřesová lada, žádná pole, žádné stromy, leda na místech dobře chráněných u Scheveningen a Haarlemu; a to ještě zkroucené a vyzáblé větve svědčí o tom, jaké zápasy ty porosty musí sváděti s vichřicemi. Všechno však není pouští a divočinou na přesypech; jejich východní průčelí, čnějící nad vnitřní močály a rašeliniště, skýtá pevnou a suchou půdu, na níž se lidé již za velmi dávných dob usazovali. Na té



Obr. 119. *Přehledná mapa Hollandu.*

1. Poldery. — 2. Průplavy. — 3. Přesypy. — 4. Hráze. — 5. Nulová vrstevnice. — Měřítko: 1 : 850.000.

čáře zeměpisného rozhraní se kupí staré hrady v Naaldwijku, Vogelenzandu, Heemstede, Brederode, kláštery v Loosduinen, Rijnburgu, Bennebroeku, v Egmondu, vesnice, městysy i města; je to zlatý lem, šťastný pás, jejž věky pilného hospodaření přes vyprahlost písku pozdvihly k bohatství.

Vedle přesypů se Holland skládá z „nížiny" (lage land, laagland), z území vyrvaného moři. Nikde jinde v Nizozemí nemáme do té



(Foto K. L. M.)

Obr. 120. *Hollandsch Ijsel u Nieuwekerku.*

Staré estuarium, vroubené hrázemi. Břehy jsou chráněny špicemi proti přílivu: odvodňovací příkopy jsou rovnoběžné.

míry dojem umělé země. Většina Hollandu leží pod hladinou mořskou, což odůvodňuje jeho jméno, Holland, „vydutá země", nížina, nizození v nejvlastnějším slova smyslu. Za přirozených poměrů si jej voda osobovala skoro celý. Dvě zátoky Zuiderzee, Ij a Zijpe, do něho vnikaly a dělily jej; ohromná jezera (meeren) s nestálými břehy tu pokrývala širé rozlohy. Lidské úsilí to všechno změnilo. Na Zuiderzee nabývají poldery více a více půdy: Zijpepolder 1597, Wieringer Waard 1608, Koegras („kraví tráva") 1817, Anna Paulowna Polder 1845—1847, Ijpolder počínaje rokem 1865. Jiné práce (droogmakerijen) vysušily jezera: v 17. století Watergraafsmeer, Bijlmermeer, Beemster, Purmer,

Schermer, Heer Hugo Waard a jiná, v 19. století Haarlemmermeer (1839—1852), Zuidplas, Prins Alexander Polder. Celý Holland, vyjímaje přesypy, je jediný polderland, to jest sestava území ohrazených a uměle odvodňovaných. Podle zeměpisné polohy a podle směru odtoku se dělí v rozsáhlejší skupiny, zvané obyčejně waterschappen, což jsou základní jednotky odvodňovací, a jakožto zajímavý následek toho i hlavní krajské rozdělení té umělé země: Schieland, Rijnland, Amstelland, Waterland, Drechterland, Geestmeerambacht. V Hollandu jsou již jen dvě řeky ústící volně do moře, totiž Lek a Hollandsch Ijsel pod Goudou (obr. 120.); všechny ostatní, Vecht, Oude Ijsel, Hollandsch Ijsel nad Goudou, jsou již jen umělá zařízení odvodňovací. (Obr. 119.)

Povrch hollandské půdy je tak plochý jako vodní hladina. Na dalekém obzoru, jejž zahaluje lehká mlha, splývá s nízkou oblohou; nad zemí je viděti pouze výčnělky a nerovnosti učiněné člověkem: hutné hráze, které zevnitř zahrazují pohled na moře, průplavy, často vyšší nežli rovina, kde vyčnívající plachty jako by se šinuly po polích, červené střechy domů, hroty kostelních zvonic, lopaty větrných mlýnů. „Ty okřídlené věže", praví Amicis, „dodávají kraji zvláštního vzhledu. Oživují pustinu; v noci se uprostřed stromů podobají fantastickým ptákům, kteří pohlížejí na nebe, ve dne se zdaleka podobají ohromným kostrám nějakého ohňostroje. Točí se, zastavují, zrychlují, zvolňují pohyb, přerušují ticho tlumeným a jednotvárným tikotem".

Jiným zjevem, přirozeným v těch krajích vlhkých a nízkých, je zeleň, stejná zeleň skoro od konce do konce kraje a od začátku do konce roku. Člověk využil těch vhodných podmínek pro trávu, i má tu znamenité louky, na nichž se pasou černobílé hollandské krávy. Z jednotvárného koberce travin, který pokrývá zemi, se vynořují jen řady hlavatých vrb podél cest a příkopů, ojedinělé skupiny olší a topolů, chomáče ovocných stromů, jež zakrývají statky. Se zelení se všude mísí voda. Tu a tam na rašelině nalezneme dosud velká jezera zarostlá sítím a rákosím; mezi Purmerendem a Zaandamem, jakož i na sever od Utrechtu, u Loodsrechtu, Nieuwkoopu a Naardenu ty rozlitiny, zvané plassen, zaujímají prohlubně, z nichž byla vybrána rašelina; jsou to kouty divoké přírody, jež navštěvují milovníci vodních sportů a stěhovaví ptáci. Naardermeer proslulo nachovými volavkami. Nejčastěji však se setkáváme s vodou, která je ukázněna geometrickou sítí průplavů a příkopů, brázdících nivy. Přechází se přes ni, jde-li se do statků, na pastviny. Nikdy nám nesejde s očí, neboť vždycky se jí řídí cesty i stezky. Vede všude, neboť sama je všeobecnou cestou. Málo zemí má tolik vodních drah. Zejména dříve,

dokud nebylo železnic, se všechna doprava dála po velkých člunech zvaných *trekschuiten*, vlečených jedním koněm; šinuly se od vesnice k vesnici, od města k městu ve stínu velkých stromů. I dnes ještě dováží po člunu venkovan na trh zeleninu, ovoce a květiny. „Celá ta země", praví Kohl, „veškerá pole, veškeré vesnice a veškerá města se připínají k průplavům a vodním ramenům, jako listy a plody stromů k větvím". Vliv toho způsobu dopravy se zračí v rozvržení lidských sídlišť. Mnoho vesnic táhne řetězy svých stavení podél vodních cest (*streckdorpen*, *dijkdorpen*); také větší střediště se řadí při vodních drahách. Vyjmeme-li vnitřní lem přesypů, což je velmi lidnaté rozhraní, všechny ostatní oblasti hustě obydlené se shodují se splavnými tratěmi.

II. VENKOVSKÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Tráva roste tak snadno na té mokré půdě a pod tím vlhkým nebem, že se hospodářství zcela přirozeně usměrňuje k chovu dobytka. Provincie Noord Holland, Zuid Holland a Utrecht mají louky na více než polovici své rozlohy; v Severním Hollandu je travnatá plocha čtyřikráte větší nežli zoraná. Ta bujná zeleň pokrývá zvláště odvodněná blata, ale zabrala i jíl polderů; leckterý polder, jako na příklad Beemster, je jen ohromnou pastvinou, rozdělenou mezi tři sta statků. Na těch lukách se za příznivého období ročního pasou černobílé krávy hollandského plemene, s malou hlavou, hutným tělem, tenkými rohy. Jim věnuje sedlák veškeru svou péči. Na počátku jara, když jest se ještě obávati chladných nocí, se dobytčata opatřují dobrými pokrývkami; ve stájích se ošetřují s úzkostlivou čistotností, dobře se česají a myjí. Pýchou statku je světlá, lesklá a čistá stáj. Dojení neponechává statkář nikomu jinému; již jako školák se mu učí jako hlavnímu životnímu povolání.

Výnosem statků je hlavně maso, máslo a sýr. Každý hollandský sedlák je zároveň obchodník s dobytkem. Odchovává mladé kusy na prodej, kupuje jiné, aby je opět prodal. Vykrmuje staré krávy, někdy také ovce, jako v Severním Hollandu, a skoro vždycky vepře, jež živí mléčnými odpadky. Některé poldery, jako Beemster, jsou proslulé jakožto výtečné kraje masné; kolem Schiedamu krmí odpadky lihovarů voly pro jatky rotterdamské a jiných měst. Velké dobytčí trhy se konají v Alkmaaru, Amsterdamu, Hoornu, Purmerendu, a také v Jižním Hollandu.

Vlastním bohatstvím všech chovatelů dobytka je však mléko. Lze říci, že Holland je velkou dílnou na máslo a sýr.

Sýr, který je slávou Hollandu a zdrojem bohatých příjmů, se vyrábí

na statcích, vyjímaje kraj edamský, kde přibývá družstevních sýráren. Jsou dvě slavné sýrařské oblasti: goudská (goudsche kaas) v Jižním Hollandu, zasahující až k Leidenu, Haagu, Amsterdamu, Utrechtu, Gorinchemu, Dordrechtu a Rotterdamu, a edamská (edammer kaas) v Severním Hollandu, jež se prostírá od Haarlemu a Amsterdamu až po Helder a Enkhuizen. Obchodníci přicházejí buď kupovati sýr do statků,



(Foto A. van der Zweep.)

Obr. 121. *Sýrový trh (Kaasmarkt) u Alkmaaru.*

anebo se prodává na trzích. V Alkmaaru se sýrový trh koná na starém náměstí (Kaasmarkt). Na plachtách rozestřených po zemi je sýr v jehlancích z červených koulí. Obchodníci procházejí od výkladu k výkladu, prohlížejí si jednotlivé skupiny, a uzavírají obchody mocným plácnutím dlaní. Některý rok výroba edamského sýra převyšuje deset milionů kilogramů; z velké části se posílá do ciziny, do Britanie, do Německa, do Belgie, do Ameriky, do Malajska. (Obr. 121.)

Přes to že tu převládá hospodářství pastvinné, není v Hollandu ani orné půdy nedostatek; nalezneme ji zvláště v oblastech mořského jílu, a to zejména na mladých polderech, nejdokonaleji odvodněných. Na té tučné a hutné půdě se musí orati čtyřmi až šesti koni; za deště se vozy

boří do kolejí lepkavých cest. Ale žírná pole, zlepšená ještě hnojením, dávají krásnou úrodu pšenice, cukrovky, bobů a hrachu, lnu, pícnin a zeleniny na semeno (špenátu, kapusty). Oraniny pokrývají skoro úplně poldery Ij, Anna Paulowna, Haarlem, Koegras a Zijpe, v menší míře pak Wieringer Waard, Heer Hugo Waard, Zuidplas, Beemster a Schermeer. Ze všech těch hollandských polderů se nám na Haarlemském moři



(Foto A. Demangeon.)

Obr. 122. *Statek v Haarlemském moři.*

naskýtá nejúplnější podívaná těch úrodných rolí, oraných statnými tamními koni a oplývajících úrodou všelikého druhu. (Obr. 122.)

Ale velkou zvláštností hollandského hospodářství je zahradnictví. V žádné zemi nejsou pro ně pospolu takové podmínky: svěží, mírné podnebí, lehká, vlhká půda, v níž se úroveň podzemní vody podle libosti upravuje umělými prostředky, na dnech rašelinišť půda bohatá ornicí, na pokraji přesypů pás pozoruhodné země, geestgrond neboli duinengeest, vytvořené za celá století míšením písku s rozličnými přídavky, čilá doprava po venkově, již usnadňují vodní cesty, blízkost městských středišť, hojně kupujících, rozvinutý rychlý styk s cizinou, soustavná organisace pěstění výukou a družstevnictvím. Intensivní zahradnictví tu sdružuje

celou sbírku choulostivých a vybraných plodin, domácích i cizozemských, jejichž odbyt je zajištěn právě rozsáhlostí trhu. Je to především zelenina: hlávkové zelí, květák, rané brambory, okurky, rajská jablíčka, cibule, špenát, fazole, salát, mrkev a chřest; po Egyptu a Španělsku je Holland zemí, ze které se vyváží nejvíce cibule. Na velikých prostorách se zelenina pěstuje pod sklem; ohromné skleníky na kolečkách se podle libosti posu-



(Foto Alg. Nederl. Vereeniging.)

Obr. 123. *Tulipánové pole v Haarlemu.*

nují, aby od ledna do března chránily květáku, potom jahod, v červnu pak se vracejí na původní místo, kde zatím vyrostly fazole. Ale také květiny (šeříky, růže, chrysantémy, kaliny, magnolie, kopretiny, zvláště pak tulipány, hyacinty a narcisy), ovoce (jablka, hrušky, broskve, rybíz, maliny, hrozny), pak okrasné stromy a keře, celá vzácná květena se daří na těch bohatých pozemcích pro užitek nebo pro zábavu, stále zlepšovaná, obnovovaná, šlechtěná, v tom kraji, který se právem honosí svými botaniky a agronomy.

Zeměpisně se to zahradnictví dělí v několik skupin. Nejrozsáhlejší z nich se táhne na úpatí přesypů, od velkých estuarií až po Alkmaar;

obsahuje proslulý okrsek od Leidenu až za Haarlem, hollandskou to zahradu, hollandský záhon, věnující se pěstování květinových cibulí, tulipánových, hyacintových, narcisových, mečíkových, šafránových, oddenků kosatcových. V dubnu a v květnu máte viděti ten podivuhodný kraj, rozdělený řadami olší a nízkými ploty zeravovými a březovými v malá pravoúhlá pole, z nichž každé se skvěje jednou barvou: modře, bíle, žlutě, oranžově, červeně. (Obr. 123.) Je to nádhera chvilková, neboť květy se brzo uřeží a odcházejí do ciziny; v červnu se pak vyjmou ze země cibule a odnášejí do sušáren. Jakmile se půda uvolní, připravuje se druhá sklizeň: zelenina, brambory, fazole. Obchod s květinovými cibulemi se prostírá po celém světě; vývoz dosáhl 8 milionů kilogramů roku 1900, 25 milionů roku 1913. Směřuje hlavně do Spojených států, také však do Skandinavie, Jižní Ameriky, jižní Afriky, Australie. Mimo přímořský pás je zahradnictví hojné i v jiných šťastných okrscích: ve West Frieslandu od Alkmaaru až po Enkhuizen, v okolí Aalsmeeru na obvodě moře Haarlemského, v Gooilandu severně od Utrechtu, v okolí Utrechtu, v Rijnlandu na sever od Goudy. Nalezneme je skoro všude, jako kdyby si Holland byl z toho pěstění učinil své zvláštní umění. Zahrady pokrývají 25% půdy v Geestmeerambachtu, 20% ve Westlandu. Provincie Zuid Holland má rozlohou 85% skleníků celého Nizozemí; z celkového výnosu nizozemských zahrad se 80% dostává obojímu Hollandu. Tato nevšední práce se provádí na malých, často maličkých usedlostech, jejichž výměra nezřídka klesá pod čtvrtinu hektaru. Živí celé mraveniště lidí. V Drechterlandu dosahuje lidnatost 200 až 400 lidí po kilometru, na úpatí přesypů převyšuje v některých obcích 700 i 1000. (Obr. 134.)

III. HOLLANDSKÁ MĚSTA

Městský život tkví v půdě hollandské dávnými a hlubokými kořeny. Všechno jej tam vábilo: četná zemědělská tržiště a vodní cesty, blízkost Zuiderzee, vnitřního to moře s rybnatými vodami, Severní moře s obrubou plaveckých národů, rýnská tepna, velká to mezinárodní trať. Města tu leží v malých mezerách, jsou skoro všechna jakoby z jedné rodiny, mají stejnou tvářnost a stejné výhledy, průplavy a mosty, vodní dráhy zastíněné velkými stromy, klidný ruch loděk a člunů. Ale průběh jejich dějin je často poznamenal osobitými značkami. Jsou tu města stará, která se stěží protrhla ze spánku, města omládlá, jež probudila tovární století, jiná mohutnější, nadulá přílivem obchodní činnosti, jež se přelévají i na venkov chapadly svých předměstí.

Starodávná města rýnské delty, Utrecht, Delft, Gouda, Leiden, se kupí celým rojem podél bývalých říčních ramen; všechna vzrostla obchodem v době, kdy do nich mohly doplouvati rýnské čluny. Těsně vedle nich z důvodů politických vznikl později Haag, město úřední. Na Křivém Rýně (Kromme Rijn) zaujímá Utrecht pohodlné místo pro sídliště i pro obchod. Údolí se tu mírně zabořuje do nízké terasy, mezi břehy vyššími, nežli je rašelinná niva. Právě vyšší břehy byly v tom plochém a zaplavovaném kraji podkladem lidských osad. (Obr. 124.) Ježto se Křivý Rýn dělí u Utrechtu ve dvě ramena, Starý Rýn a Vecht, ovládá Utrecht tok řeky před rozdvojením; tam u brodu vznikla římská osada, jíž to město děkuje za své jméno (trajectum ad Rhenum, trecht). Po Starém Rýně, kdysi mohutnějším, dospívali Římané do Germanie a do Britanie; na tom pomezí říšském byl Utrecht opěrným bodem jejich moci. Však také již v 7. století tu byl založen křesťanský chrám, který se stal ohniskem misií země fríské. Ve středověku měl Utrecht jakožto církevní metropole severního Nizozemí podobnou úlohu jako Kolín v severním Německu; moc jeho biskupů sahala i do Over-Ijselu, Drente a Groning. Bylo to velké město té země, mocné svými kostely a kláštery, bohaté říčním obchodem, jejž k sobě přivábilo, když Normani zničili Wijk bij Duurstede. V 11. a 12. století tam sídlili němečtí císařové. Když se však Starý Rýn zanesl, chřadlo, a plavba je docela opustila koncem středověku. Všechna ta minulost zůstavila po sobě stopy. Utrecht zachovává rysy hlavního města a náboženské metropole. Je sídlem královského ústavu meteorologického (na městském obvodu, v De Biltu), mincovny, státní školy zvěrolékařské, státního archivu. Svou universitou, založenou roku 1636, zůstává ohniskem protestantské orthodoxie, svým arcibiskupstvím římským i sídlem církevní moci katolické, konečně pak arcibiskupstvím starokatolickým i hlavním stanem sekty jansenistické. Málo měst chová tolik kostelů a tolik kaplí. Něco klidu, vyvěrajícího z těch svatyň, se šíří i po městě; ticho vládne ve starých čtvrtích, jimiž procházejí průplavy s pomalou vodou. Avšak Utrecht není městem mrtvým. Z bohatého svého okolí přijímá v tržní dni sýr, hovězí dobytek i koně. Ježto do něho vede několik železničních tratí, jakož i merwedský průplav, jsou tu i továrny: železniční dílny, slevárna, strojírny, cukrovar, továrna lučební. Roku 1840 tu bylo 48.500 obyvatel, roku 1925 již 150.000, takže je to čtvrté město nizozemské. Rozrůstá se do předměstí a do dalekého okolí. Několik městských skupin kolem něho gravituje: dolů podél Vechtu Zuilen, Maarsen, Brenkelen, Loenen, Vreeland, jiná na rozhraní nížiny a gooilandských pískových pahorků, De Bilt, Zeist, Driebergen, Doorn, Leersum, Amerongen, pěkná letoviště uprostřed parků

a lesů, jiná konečně podél Starého Rýna, Woerden, Bodegraven, Alfen, jimiž procházíme cestou do Leidenu.

Leiden (Leyden, franc. Leyde) je dalším městem mrtvého Rýna, pozbyvším své někdejší velikosti (69.000 obyv.). Je to asi bývalé římské Lugdunum Batavorum, obchodní zastávka na tom říčním rameni. Původní tvrz se vypínala na vršku, čnějícím nad rovinou; velká kulatá



Obr. 124. *Průplav v Utrechtu.* (Foto A. Demangeon.)
Břehy tohoto průplavu jsou vysoké

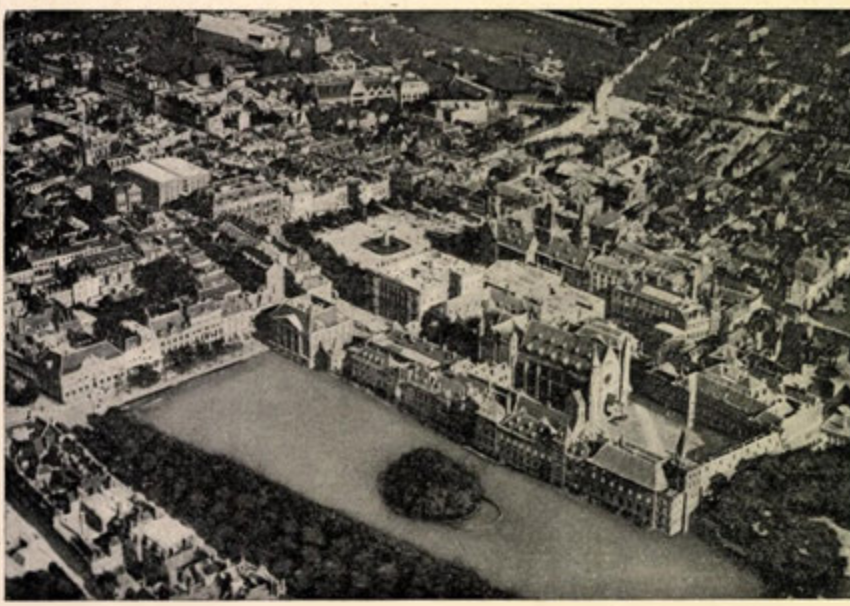
věž, Den Burg (Burght, Burcht), svědčí dosud o její poloze. Kolem ní se seskupila nejstarší čtvrt města. Zlatý věk Leidenu spadá do 16. a 17. století, do doby, kdy se hollandský obchod šířil po celém světě; tehdy tu byla ohromná dílna soukenická a bydlilo tu 100.000 lidí. Roku 1575 byla založena slavná universita, na níž učil Joest Lips (Justus Lipsius), Gerhard Voss (Vossius), Hugo de Groot (Grotius) a Scaliger. Z roku 1587 pochází Botanická zahrada, jejíž herbář obsahuje jedinečnou sbírku rostlin z Dálného východu. Ze zvláštností, které hollandští obchodníci přinášeli ze svých cest po světě, povstalo Královské národopisné museum, vůbec nejstarší a jedno z nejdůležitějších pro studium lidských kultur. Nynější doba žije z těchto tradic a dává se jimi ovládati. Na rozdíl od Utrechtu nebyl Leiden

omlazen moderním životem. Přes to že tu je několik továren a že se tu konají trhy, je to město málo oživené; podél rýnských ramen, jež je dělí v několik ostrovů, kráčíme leckdy dlouho tichými uličkami, na nichž roste tráva, aniž koho potkáme.

Gouda, založená na Hollandsch Ijselu v době, kdy rýnské vody ještě napájely tu řeku, byla městem již ve 12. století. Ve 14. století vypravovala lodi na lov sleďů, v 15. a 16. tkala sukno a vařila proslulé pivo, v 18. vyráběla slavné hliněné dýmky, jež se vyvážely do západní Evropy, ba i do Ameriky. Roku 1796 neměla než 11.000 obyvatel. Má-li jich dnes 28.000, pak je to proto, že se jí podařilo přetrhati pouta minulosti a že se oddává průmyslu; těží nejenom z velkého trhu sýrového a vepřového, nýbrž také z velkých továren, cihelen, papíren, svíčkáren a mýdláren. Také v Delftu máme dojem, že to je město, které omládá. Městský vzhled zachovává někdejší půvab: široké průplavy vroubené vysokými lipami, flotilu loděk přivážejících na trh zeleninu, cihlové domky živých barev. V tom rámci žili tkalci vlny a sládkové 14. století, obchodníci 16. a 17. století, kteří kupčili s Východní Indií, umělci 17. a 18. století, kteří, napodobujíce nádoby čínské a japonské, vytvořili slavný tamní průmysl majolikový. Koncem 18. století Delft upadl; nyní má 49.000 obyvatel a obnovuje svou činnost. Svou technikou je středem moderního studia; držitelé Indie si tu odchovávají osadní inženýry. Jako mnoho jiných měst v Hollandu, udržuje svými velkými trhy těsný styk s venkovem. Svými lihovary konečně ohlašuje již velký průmysl schiedamský.

Haag (nizozemsky 's Gravenhage „hraběcí háj“, 's Hage nebo den Haag, něm. der Haag, franc. la Haye, angl. the Haag) má zvláštní osobitou tvářnost mezi hollandskými městy. Není tu polohy vhodné pro obranu ani pro obchod, není tu splavné řeky, není tu dopravního proudění. To město vzniklo z velkého lesa, vyrostlého pod ochranou přesypů, v němž hrabata hollandská si vystavěla lovecký zámeček; hrad, který tam zbudovali ve 13. století, se brzy stal jejich trvalým sídlem. Tak tedy jest Haag městem umělým, vzešlým z vůle panovnické; stal se také politickým hlavním městem. Les, het Bosch, kde byla kolébka města, je dosud jedním z jeho půvabů; jsou tu obrovské duby a velebné buky. Jako Washington ve Spojených státech, tak i Haag zastává všechny úkoly hlavního města; je tu dvůr, parlament (generální stavy), ministerstva, velmoži, vysocí úředníci, vyslanci. Město je vystavěno pro tyto potřeby a pro tyto lidi, podle stavitelských pravidel, kterým byl vzorem způsob francouzský. Ráz města s rovnými ulicemi, s domy v klasickém slohu, panskými paláci, parky, avenuemi, náměstími, je střihu moderního a mo-

narchického. Hojnost vody, tento místní rys tak nerozlučný u starých měst hollandských, je tu něčím neznámým. Vyjímaje na východě města, neuvidíme tu průplavů; obcházejí město, neprocházejí jím. „Hlavní vodní nádrž", píše Élisée Reclus, „umístěná uprostřed Haagu, nebyla zřízena pro obchodní lodi; je to okrasný rybník (vijver), v jehož černých vodách se zrcadlí temné zdivo horní sněmovny a stromy krásné promenády". (Obr. 125.) Vyjímaje dílny uměleckoprůmyslové, továrny na nábytek a pi-



(Foto K. L. M.)

Obr. 125. *Haag. Vnitřní dvůr (Binnenhof), Rybník (Vijver) a Rytířská síň (Ridderzaal), kde zasedá parlament.*

vovary, není tu významnějšího průmyslu. A přece obyvatelstva ustavičně přibývalo: 42.000 lidí roku 1796, 66.500 roku 1850, 157.000 roku 1890, dnes 393.000. Vzrůstalo o všechny ty, kdo vyhledávají pobyt ve velkém a krásném městě, příjemný život, bohaté poklady umělecké, příležitost pro duševní práci, uhlazenou společnost. V Haagu žije četná třída obchodníků na odpočinku i pensionovaných úředníků. Je pokládán za nejbohatší město v celém království, platíť sám 17% všech daní (Amsterdam 11%). Mnoho pozemkových a dolních podniků indických tu má své ústředí. Sídlí tu mnoho umělců a cizinců, jež tam vábí půvaby života i přírody. Pro tuto společnost rozvinuje to město přepych svých velkých hotelů,

obchodních závodů, restaurantů. Je to bohaté a utrácející město, jež obletuje celý hlouček pěkných městeček: Rijswijk (8000 obyv.), Voorburg (7000 obyv.), Wassenaar (6000 obyv.), Voorschoten, zejména pak Scheveningen (27.000 obyv.), pláž a místo zábavy pro haagské obyvatele.

Mimo rýnskou deltu, v provincii Noord Holland, není městský život tak starodávný; ale rozrůstá se po kraji stejně bujně, jednak se usazuje uprostřed okrsků zemědělských, jednak jsa vában mořem. Haarlem na vnitřním pokraji přesypů byl již v 11. století sídelním místem hrabat hollandských; nynější radnice (Stadhuis) stojí na místě jejich bývalého paláce. Jakostí vody z přesypů si vysvětlíme, proč tu tak záhy vznikl průmysl, jako pivovarnictví, bílení a tkaní plátna. V 17. století velice vzkvétal jako ostatní hollandská města, v 18. století zchudl následkem hospodářských krisí, za nynější doby se mu rozkvět vrací. Mořský průplav (Noordzee Kanaal) způsobil, že mnoho průmyslových podniků oživilo opět to staré tiché město: loděnice, tiskárny na bavlněné látky, strojírny, prádelny, užívající sladké vody přesypové a peroucí prádlo několika velkých měst. Půvab kraje tam vábí turisty, soustředí se tu obchod s květními cibulemi; využívá také svého postavení jakožto hlavní město provincie Noord Holland. Roku 1622 měl 40.000 obyvatel, koncem 18. století poklesl na 21.000, koncem 19. postoupil opět na 50.000, nyní pak má 81.000 obyvatel. Se sousedními městy Schoten, Bloemendaal, Overveen a Velsen (31.000 obyv.) je skupina haarlemská shlukem asi o 150.000 duších. Jiná města, kdysi průmyslová a obchodní, jako Edam (8.000 obyv.) a Purmerend (7000 obyv.), žijí již toliko ze svého zemědělského tržiště. Alkmaar je zajímavým typem starého hollandského města s velkými průplavy, s červenými domy o trojúhelníkovém průčelí, s náměstími, jež jsou dlážděna červenými a žlutými cihlami, s radnicí ze 16. století, s kostelem z 15., se svou veřejnou váhou (de Waag). Na hlavním náměstí, před starodávnou váhou, nedaleko pěkné věže se zvonkovou hrou, se pátek co pátek koná malebný trh sýrový. Alkmaar vzrostl hlavně zemědělským obchodem. Jeho novodobý rozmach spadá do doby, kdy byly zřizovány velké poldery, tedy od 17. století. Během 19. století pokročí s8.000 obyvatel na 16.000, potom za první čtvrtinu 20. století na 27.000.

Moře ohrožující Holland proniká celým jeho hospodářstvím. Holland má dvojí moře: Severní moře (Noordzee), k němuž se obrací zády, a Jižní moře (Zuiderzee), které bylo zdrojem jeho námořní velikosti. Naproti Severnímu moři chrání Hollandu souvislý val přesypů, bez jakéhokoli

zářezu, jakéhokoli útočiště; na tomto jednotvárném a nehostiném průčelí nalezneme jen řídké osady lidské, jež skoro všechny jsou původu nedávného nebo umělého: lázeňská místa, malé přístavy rybářské, osady vzniklé u mořských splavů. Scheveningen dosud loví sledě na širém moři, v podstatě však od začátku 19. století je to lázeňské místo, závisící na Haagu. Od roku 1880 se Zandvoort, rybářská vesnice, přimykající se k přesypu, přeměňuje v hojně navštěvovanou pláž, již tramvaj i železnice přibližují



Obr. 126. *Přístav Ijmuiden.* (Foto K. L. M.)
Ústí Noordzee Kanaalu a splavy.

na čtvrt hodiny od Haarlemu. Katwijk (8000 obyv.) vypravuje lodi na lov sleďů a má továrny nasolovací; hlavním jeho úkolem však je stříci ústí vody, která zbývá ve Starém Rýně. Tři veliké splavy s jedenácti dvojicemi stavidel zadržují tuto vodu za přílivu; za odlivu se otvírají a vypouštějí vodní přebytky Rijnlandu. Podobnou důležitou úlohu má Ijmuiden, umělý přístav zbudovaný v přesypu v letech 1865 až 1876 (obr. 126.); jest to brána průplavu vedoucího z Amsterdamu do Severního moře, opatřená dvěma ohromnými splavy a dvěma vlnolamy, trčícími do moře na více než kilometr. Pod ochranou těch mohutných hradeb byl z ničeho vytvořen rybářský přístav, jeden z nejlépe vybavených v novo-

dobé Evropě, zárodek nového města, žijícího z rybího průmyslu a z práce svých 160 parních člunů náhoncových. Kolem přístavu se tu kupí ohromné kůlny, ledárny, solírny, továrny na rozpouštění velrybího tuku, strojírny, tkalcovny na plachty. Konečně na posledním cípu přesypového lemu, na nejzazším hrotu Hollandu, v končinách pustých a holých, jež zahaluje mlha a ošlehávají mořské větry, leží město Helder (30.000 obyv.). Až do roku 1825 to byla pouhá rybářská vesnice; tehdy se stal východištěm severohollandského průplavu (Noord Hollandsch Kanaal), vystavěného, aby Amsterdamu byl zjednán přímější přístup k moři, než bylo Zuiderzee. Byla tu vybudována obrovská hráz desetikilometrová z norské žuly a belgického vápence; vystavěli tu lodní pevnost s umělým přístavem, Nieuwediep, kde generální štáb nizozemský zřídil loděnice, arsenály, námořnickou školu, což vše dohromady bylo nazváno Willemsoord. Ale od té doby, co byl otevřen nový průplav Severomořský, je po této velké úloze. Helder více neovládá velké námořní trati amsterdamské.

Holland směřuje přirozeně k Zuiderzee. Většina jeho výpustných splavů tam ústí; pouze tři se otvírají do Severního moře, ijmuidský, katwijkský a scheveningský. Prostřednictvím Zuiderzee byl ten kraj dlouho také ve styku se širým mořem a amsterdamské lodi tudy pluly na oceán. Ale velký obchod je opustil; několik městeček, jako Hoorn, Enkhuizen a Medemblik, zažila kdysi dobrodružství velkého lovu ryb a dalekého obchodu, zachovala si však pouze svůj skromný trh a loďstvo pro pobřežní lovy. Až bude dokončena hráz, která má zahraditi Zuiderzee, nebude tu více stopy po námořním životě. Symbolem toho, jak může moře upadnouti, je Amsterdam; tento veliký přístav se nyní obrací zády k Zuiderzee, které mu dalo život, a je v přímém spojení se Severním mořem prostřednictvím umělého průplavu.

IV. AMSTERDAM

Amsterdam vznikl při ústí Amstelu, malé říčky s kalnou vodou, do jednoho ramene zuiderzeeského, zvaného Ij; tento záliv sahal daleko na západ, až k přesypům severomořským. Roku 1300 byl Amsterdam ještě pouhým městysem, a roku 1400 je již udáván jako první obchodní střediště hollandské. Které události byly původem toho skvělého vývoje? Zvláštní okolnosti osvětlily cenu přístavu amsterdamského, nejlepšího na Zuiderzee. Před městem tvořil Ij přirozený dok; mezi oběma sblíženými břehy udržoval odlivový proud, podporovaný západními větry, hluboké koryto, v němž se žádné zeminy neusazovaly. Plavba musila využíti té

přirozené výhody, jak jen byly hospodářské podmínky příznivé. Nuže, ve 13. století bylo mezi Labem a Šeldou čilé dopravní proudění, jež procházelo mořem Wadským a Zuiderzee, a tudy k Vechtu a Utrechtu; když se vechtské hrdlo zaneslo, odvrátil se obchod k Iji. Amsterdam se stal velkou zastávkou na té rušné cestě, vedoucí z Hamburku do Flander přes Stavoren a Zeeland. Když pak vedle toho skandinavské a baltické přístavy začaly kolem roku 1360 vysílati na moře koráby větší tonáže, naskýtal se jim Amsterdam jako stanice překládací, kde se musily zastavovati a předávati svůj náklad říčním člunům. Tak se rozvinula námořní sláva Amsterdamu. Již ve 14. století byl jedním z největších překladišť severoevropských, náležících Hanse. Ovládal dráhy, po kterých se ubíral mezinárodní obchod. Prostřednictvím Zuiderzee byl ve spojení s Baltem a s Britanií, prostřednictvím Ijselu a Rýna s Kolínem a Německem, prostřednictvím mořské Šeldy s Brabantem a Flandry. Od toho rozhodujícího okamžiku činí rozsah jeho obchodu z Amsterdamu podklad hollandského obchodu; jeho osudy jsou odleskem osudů státních. Po záhubě Antverp ovládne Amsterdam v 17. století světový obchod; když však se rozmohl obchod britský, hroutí se jeho obchodní činnost a jeho světový význam upadá. Období rozkvětu se ohlašuje od roku 1813, když bylo založeno nizozemské království. Pod státní ochranou se roku 1814 zakládá Nederlandsche Bank, roku 1824 Handelsmaatschappij, aby těžily z Indie. Velké práce podniknuté roku 1876 otevrou Amsterdamu přímou cestu na širé moře a umožní, aby jeho přístav přijímal lodi proplouvající průplavem Suezským.

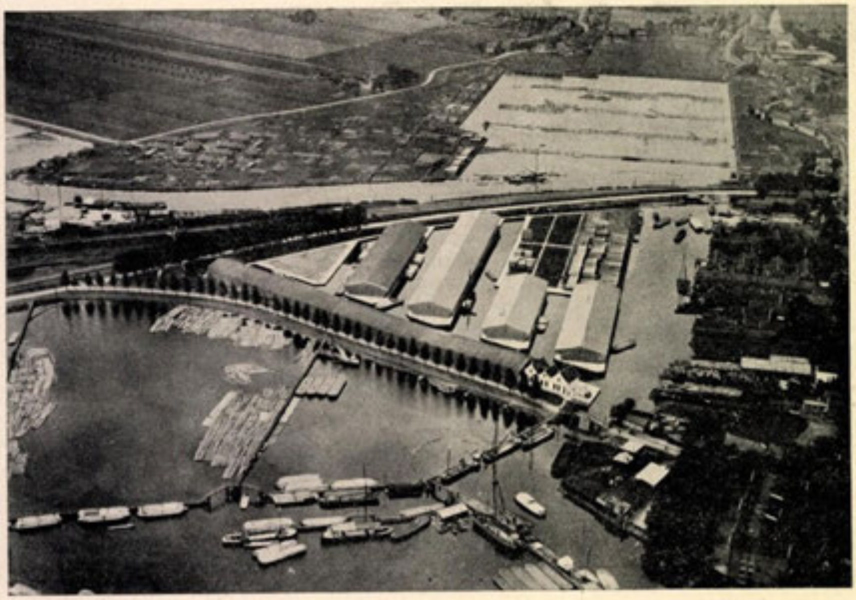
Amsterdamský přístav je na sever od města, na březích Ije. Člověk tak přeměnil jeho polohu i přístupy k němu, že z něho učinil dílo umělé. Již asi po sto let se spojení Amsterdamu s mořem neděje cestou přirozenou. Dlouho se dálo na východ přes Zuiderzee; od roku 1815 se dálo na sever, průplavem Severohollandským. Od roku 1876 se děje k západu průplavem Severomořským, přímou to cestou, raženou s velkým nákladem v letech 1865 až 1876, dlouhou 24 kilometrů, hlubokou nejprve 7.20, což bylo roku 1896 zvětšeno na 9 metrů, roku 1907 na 10.30 m, a brzo dokonce bude dovedeno až na 14 metrů. (Obr. 119.) Na mořské straně jej uzavírají ohromné splavy; dvě sbíhavá mola, trčící do širého moře na 1500 metrů až do hloubky 8.50 m — A. P., chrání jeho vchodu a tvoří vnější přístav ijmuidský. Ustavičným bagrováním se udržuje ten vnější přístav v ustanovené hloubce; jsou to práce trudné, které pro prudký příboj lze prováděti toliko asi 160 dní v roce. Na východě odděluje přehrada u Schellingwoude úplně vody ijské od Zuiderzee. Tak tedy

všechna voda amsterdamského přístavu, městských průplavů i mořského průplavu je uchráněna mořského dutí, takže tudy mohou lodi proplouvati v každou denní dobu, aniž se musí říditi podle vodní hladiny; jakmile jednou projedou ijmuidskými vraty, mohou kdykoli dospěti do jednotlivých částí toho ohromného umělého doku. Provedení těchto prací způsobilo znamenitý rozmach amsterdamského přístavu, jehož mořský obrat pokročil s 1,376.000 tun roku 1877 na 5,565.000 tun roku 1900 a na 6,500.000 tun roku 1924.

Největší zvláštností amsterdamského obchodu je prostředkování prodeje osadnického zboží. Až asi do konce 18. století obchodoval Amsterdam hlavně s baltickým obilím; nepodařilo se mu však v 19. století udržeti si obchod s obilím ruským a americkým. Velký obchod by se byl vystěhoval z Amsterdamu, kdyby jej nebyl podepřel obchod s nizozemskou Indií. Amsterdam poskytl asi čtyři pětiny kapitálu nizozemského uloženého v Indii a tam také koloniální zboží nejraději dochází, nežli se octne na světovém trhu; čeká tam ve skladištích na chvíli, kdy bude opět posíláno dále. Kdežto Rotterdamem, průvozním to přístavem, do něhož zajíždí velké množství cizích lodí, procházejí ohromné spousty zboží, ze kterého jen nepatrná část se tu pozdrží, je Amsterdam překladištěm, přístavem prostředkujícím, v němž dobrá polovice obratu lodního připadá na domácí vlajku a jenž zadržuje devět desetin nákladů, které veplují do jeho doků. V Amsterdamě se soustředí obchod s hlavními obchodními plodinami, jež se dovážejí a pak zase vyvážejí, jako je tabák z Javy, Sumatry a Bornea, jakož i z Antill, Spojených států a Levanty, kopra z nizozemské Indie, koření, pepř ze Sumatry, muškátový oříšek z Bandy, hřebíček ze Zanzibaru, chinová kůra z Javy, káva z nizozemské Indie, čaj z Javy, cín z Banky a Billitonu, kaučuk z Malajska, cukr z Javy, buvolí kůže z Javy. Ke zboží, které připlouvá, jen aby zase bylo vypravováno jinam, se v dovoze připojuje ono, které přichází pro nizozemskou spotřebu: dříví, petrolej, obilí, víno, litina a ocel, uhlí, textilie, a při vývoze ono, které pochází z tamní výroby: sýr, pivo, stroje, čluny. Musíme také připočísti ono, které tudy jen prochází do rýnských přístavů německých: petrolej, mouku, olejnatá semena, rudy.

Takové dopravní výhody jsou za nynější doby jednou z hlavních podmínek rozvoje průmyslového. Proto také vedle obchodního střediště je v Amsterdamě mohutné ohnisko průmyslové. Jsou tu dvě skupiny továren, v Zaandamu a v samém Amsterdamě. Zaandam je jen největší ze shluků, které jsou nakupeny při hrázích malé říčky Zaan, přítoku to Ije: Zaandam (30.000 obyv.), Koog, Zaandijk, Wormerveer, Krom-

menie, Assendelft, Westzaan, Oostzaan, Wormer, Jisp; dohromady skládají zajímavou krajinu, zvanou Zaanstreek („zaanský pruh"), kde se lidské příbytky lepí na hráze v hustých řadách. (Obr. 127.) Již odedávna je to průmyslové předměstí amsterdamské; v 17. století tu nesčetné větrné mlýny poháněly továrny tabákové, továrny na třísło, na hořčici, na bělobu, dřevárny, papírny; tamní loděnice navštívil roku 1697 car Petr Veliký. Poněvadž měl Amsterdam styky se zeměmi pobaltskými, bylo tu tehdy



(Foto K. L. M.)

Obr. 127. *Houthaven (Dřevěný přístav) v Zaandamu.*

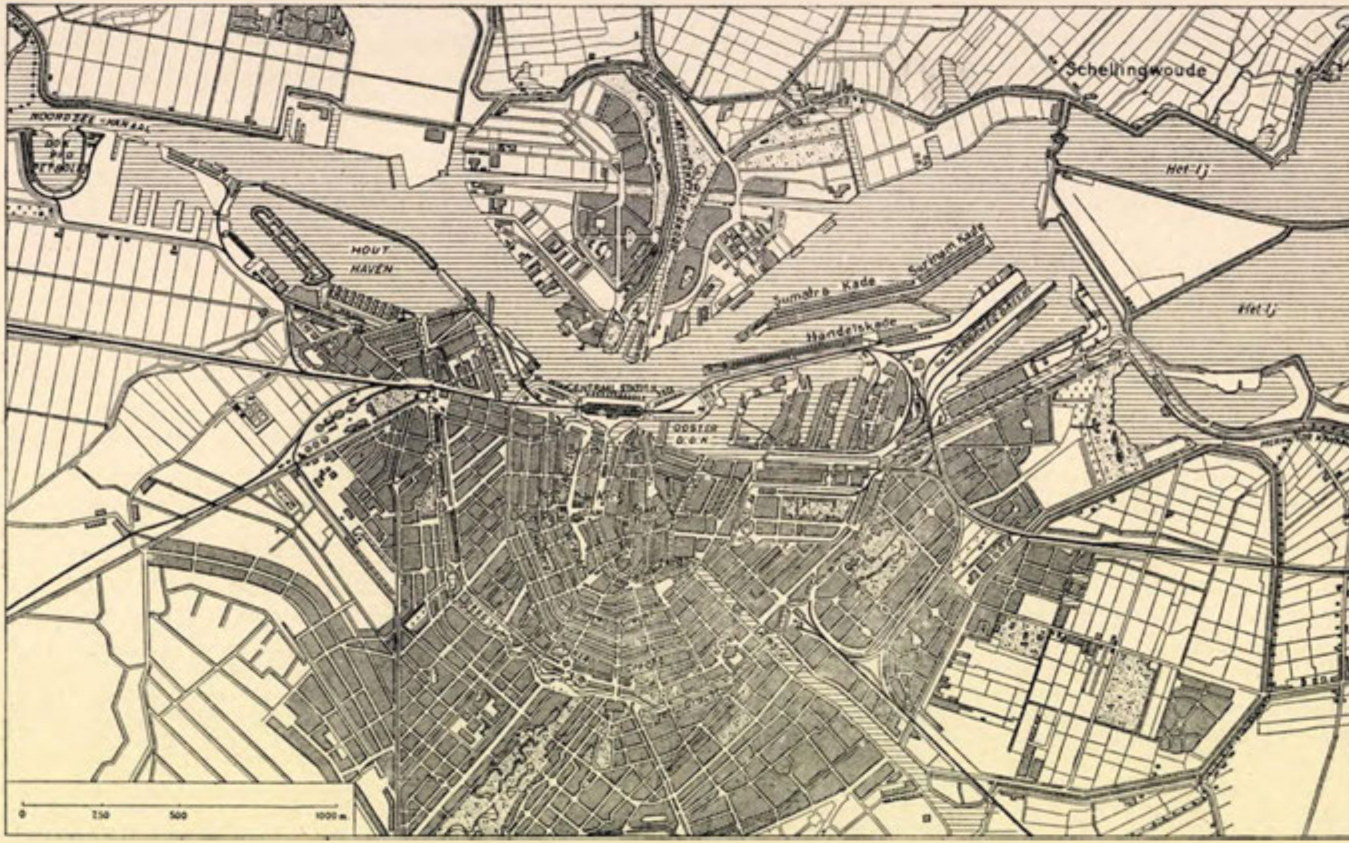
nejmohutnější střediště mlýnů na mouku i na olej z celého světa. Větrné mlýny mizejí a tato tradiční složka krajinná bude brzo pouhou vzpomínkou. Ale průmyslový ruch je stále živý v Zaanstreeku: pily, rýžárny, olejárny, škrobárny, mlýny, čokoládovny. Jiná skupina továren je soustředěna v Amsterdamě: mlýny, pivovary, pily, lihovary, strojírny, loděnice na říční čluny, cukrovary a rafinerie, mýdlárny, továrny tabákové, konfekční, na umělá hnojiva, papírny. S kapitálovým bohatstvím amsterdamským souvisí slavný průmysl broušení diamantů. Až do konce 16. století si v něm zachovaly monopol Antverpy; do Amsterdamu přešel za rozvojem bank, peněžních obchodů a židovské kolonie. Zaměstnává přes

8000 dělníků. Roku 1910 prodal Amsterdam diamantů asi za sto milionů franků do Ameriky.

Svou prací i svým bohatstvím je Amsterdam typem města velmi příznačným pro tu zemi, která žije z moře a z výměny. Rovněž v jeho poloze a vzhledu nalezneme osobité rysy nizozemské přírody. Hned od počátku se to město rozvíjelo na březích Ije, na půdě měkké a močálovité, jíž probíhala pomalá vodní ramena a jež byla ohrožována přílivem. Také bylo hned od počátku nutno budovati hráze na mořské straně a v těch hrázích zřizovati splavy na vypouštění vnitřní vody. Samo jméno Amsterdamu svědčí o tom, jak hned v prvopočátku bylo nezbytné přehraditi Amstel. Na straně vnitrozemské se mu stal hradbou kruhovitý průplav. Když město rostlo, nemohlo se jinak šířiti, leč když posunovalo tu vodní hradbu. Na nynějším jeho plánĕ vidíme svědky čtverého takového posouvání; jsou to široké polokruhovité průplavy, lemované stromy, jdoucí za sebou od severu k jihu: prvotní Singelgracht („valový příkop"), Heerengracht, Keizersgracht, Prinsengracht, a nový vnější Singelgracht. Všechny pocházejí ze 17. století. Město se tak skládá ze čtyř velkých soustředných prstenců, jimiž zase prochází celá síť vedlejších průplavů, takže je rozděleno v devadesát ostrůvků, spojených mezi sebou více než třemi sty mostů. Uprostřed toho téměř geometrického zařízení teče stále ještě Amstel, kresle dva široké meandry. (Obr. 128. a 129.)

Mělo-li se tu usaditi a šířiti město, musilo býti v pravém smyslu slova té země dobyto. Aby byla zpevněna ta jílová, písková a rašelinná půda, zaráželi do ní piloty. Královský palác (Koninklijk Paleis), vystavěný v letech 1648 až 1655, spočívá na 13.659 pilotách, bursa (Beurs) na 34.000; v těch základech jsou pohřbeny celé německé lesy. Aby se šetřilo těmi drahými pozemky, musilo se získávati výškou; na rozdíl od ostatních hollandských měst má Amsterdam velmi vysoké domy. Mnohé z nich mají dokonce obydlené podzemí, v němž se žije a pracuje; takové nalezneme hlavně ve starých čtvrtích. Jejich střechy se navzájem téměř dotýkají nad úzkými a tmavými uličkami; opraskané zdi vypocují vlhkost.

Pro samé bytí Amsterdamu je podmínkou složitý zápas s vodou. Vodní hladina v průplavech se mění podle ročních období; hned je třeba ji snižovati, hned zdvíhati. Nežli byly provedeny práce uzavírající Ij, bylo jich třeba chrániti proti změnám působeným přílivem a odlivem; byla na to celá soustava splavů a čerpadel, pečlivých výkonů, ustavičného dozoru, aby byla v městě zachována hladina vody nižší než 20 cm — A. P. Amsterdamské průplavy nemají spádu; bahno a rmut se hromadí v je-



Obr. 128. *Amsterdam.* ***Město a přístav.***

jich stojaté vodě. Musí se pročišťovati, bagrovati; ty, které byly nejvíce na závadu, již zasypali. Zbývající lze asanovati pouze tak, že se v nich uměle obnoví voda; je-li zapotřebí, pak voda zuiderzeeská násoskou zeeburgskou, jež vede pod merwedským průplavem, pronikne do znečištěných průplavů a odtéká do Ije na severozápad od města. Amsterdam žije uprostřed vody, ale pitné vody nemá; dlouho se musil spokojiti dešťovou vodou, zachycovanou do cisteren, anebo vodou vechtskou, přiváženou



(Foto Alg. Nederl. Vereeniging.)

Obr. 129. *Sint Nikolaaskerk v Amsterdamu.*

z okolí Weespu a Utrechtu na malých nádržkových člunech, které ji velmi draho prodávaly. Od roku 1853 přivádí podzemní vodovod čistou vodu, čerpanou poblíž Haarlemu z písku přesypů.

Jako všechny velké novodobé přístavy vzrostl i Amsterdam velice po polovici 19. století. Dnes se skládá ze dvou částí: starého města podoby půlměsícové s polokruhovými průplavy, a města nového, vystavěného mimo ten půlměsíc. Střed starého vnitřního města je na Damu, malém náměstí, jež označuje západní hranici původního shluku; je to historické ohnisko města s bývalou radnicí, Novým kostelem (Nieuwe Kerk), vystavěným roku 1408, nedaleko odtud pak je bursa a pošta. Tam ústí velká průchodní cesta městská, Kalverstraat, takto úzká ulice, v níž stojí

jeden na druhém velké hotely, velké obchody, plavební kanceláře, klubovny a zábavné místnosti. Dopravní ruch na Damu připomíná ruch na velkých křižovatkách hlavních měst, jako je Trafalgar Square v Londýně, Place de la Madeleine v Paříži. Kolem dokola toho jádra života se řadí velké průplavy, široké na padesát metrů, zastíněné jilmy a vroubené starými domy ze 16. a 17. století. Mimo půlměsíc, za vnějším Singelgrachtem, se šíří nové město se širokými, rovnými ulicemi, skoro bez průplavů, vysílající k jihu nové a nové čtvrti. Jako v jiných velkých městech, se tu obyvatelstvo stěhuje z nitra na obvod. Vnitřní čtvrti se vylidňují ve prospěch čtvrtí vnějších, předměstí se rozrůstají. Celý roj osad čile rostoucích rýsuje již plán Velkého Amsterdamu: Hilversum (44.500 obyv.), Bussum (22.000 obyv.), Sloten (20.000 obyv.), Bloemendaal (15.000 obyv.), Watergraafsmeer (11.000 obyv.). Město Amsterdam samo mělo 220.000 obyvatel roku 1800, 408.000 roku 1850, 510.000 roku 1900, 713.000 roku 1925.

Tento vzrůst svědčí o tom, jak mocné je ohnisko života, které hárá v Amsterdamě, největším městě nizozemském a také nejsvéráznějším, svéráznějším nežli obchodní Rotterdam a nežli úřední Haag, ze všech také nejholandštějším. Vláda sídlí sice jinde, ale pouze Amsterdam má ráz velkého hlavního města, vítajícího všechny národy a všechnu duševní práci. Na Binnen Amstelu má židovskou čtvrt, v níž sídlí potomci rodin vypuzených ze Španělska a Portugalska v 15. a 16. století; počínaje 17. stoletím se stával zaslíbenou zemí synů Izraele, kteří se sem valili ze Španělska, z Belgie, z Německa i z Polska. A obchod nikdy neudusil v tom městě pramenů umění, vědy, myšlenky; má velkou universitu, zeměpisnou společnost (Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap), jež seznamuje svět s Indonesií, má tiskárny a nakladatelství, jež pokračují ve staré vznešené tradici.

KAPITOLA ŠESTNÁCTÁ.

HOSPODÁŘSKÝ VZHLED ŽIVOTA NIZOZEMSKÉHO.

Mezi podobami hospodářství a vzdělanosti nizozemské může býti obchod považován za oporu všech ostatních. Zvláštnost Nizozemí pochází právě z výhod, které skýtá dopravě a stykům: z jeho polohy na Severním moři při ústí jednoho z největších a nejužitečnějších toků na evropské pevnině, jeho břehů, proniknutých zátokami a hrdly vhodnými pro vnitřní plavbu, blízkosti pokročilých národů, jako jsou Němci a Angličané. Podnikavost, nezbytná k využití těch podmínek obchodu, se v Nizozemí objevila později nežli ve Flandřích, později také nežli v městech hansovních. Jakmile však jednou vznikla, nepřestala působiti na celý život té země, určujíc směr její práce, výrobu zemědělskou stejně jako výrobu průmyslovou.

I. NIZOZEMSKÝ OBCHOD

Obchod zahraniční. Rozvoj nizozemského obchodu, pokud ovládá národní život, spadá do 16. a 17. století. Tehdy se před ním otevrou dráhy oceánu. Již roku 1596 se hollandské lodi objevují na březích javských, Hudson přistane roku 1607 na východním pobřeží Severní Ameriky, hollandští námořníci objeví Australii, jiní založí osadní podniky v Australii, na Ceyloně, v jižní Africe, v Jižní Americe. Mořská plavba se stává národním bohatstvím, hollandští loďaři se stávají podnikateli mezinárodní dopravy. Sir Walter Raleigh popisuje zajímavě povýšenost hollandského námořnictví na počátku 17. století: ,,Námořnictví anglické se nikterak nemůže srovnávati s hollandským. Podle příkladu starověkého Tyru a novějších Benátek se Holland stal překladištěm nesčetného zboží, jehož setina stěží se spotřebuje doma. I k nám přicházejí obchodovati ročně s 500 až 600 koráby, my k nim jich posíláme sotva 30 nebo 40. Hollanďané obchodují se všemi francouzskými stanicemi, my jenom s pěti nebo šesti. Mají sami tolik korábů jako všechna ostatní křesťanská království dohromady. Vystavějí tisíc lodí do roka, a přece neroste ani

jediný strom v jejich zemi a jejich výrobky by nenaplnily ani sto lodí". Roku 1670 byla odhadována hollandská tonáž na třetinu tonáže evropské.

Během 18. století a na začátku 19. století prochází hollandský obchod krutým obdobím krise; britská vlajka panuje na mořích, vlajka nizozemská se v příjezdech do přístavů nizozemských objevuje pouze 42% roku 1831 a 28% roku 1850. Ale poznenáhlu se loďstvo obnovuje působením vlivů hospodářských, a to jednak domácích, jednak světových. Roku 1824 je založena Nederlandsche Handelsmaatschappij, nastane rozvoj železnic (první roku 1830 z Amsterdamu do Haarlemu), rozvine se paroplavba (první parníky začaly jezditi z Hollandu do Londýna roku 1823), je otevřen průplav Suezský roku 1869, který přibližuje Nizozemí jeho koloniím na Dálném východě, Rotterdam a Amsterdam jsou spojeny s mořem hlubokými mořskými průplavy, oba ty přístavy se octnou v těsném spojení s obchodem rýnským tím, že se zlepší říční koryto, vzniknou paroplavební společnosti Holland Amerika (1870), Nederland, Rotterdamsche Lloyd (1883). Pomalu vzrůstá tonáž parního loďstva, jež mělo 12.990 tun roku 1860, 64.400 roku 1880, 268.000 roku 1910, 1,240.000 roku 1913, 1,303.600 roku 1925. Světová válka, jež byla pohromou pro nejedno loďstvo, přinesla této neutrální zemi ohromné zisky. Je na sedmém místě mezi loďstvy světovými; v provozu průplavem Suezským byla nizozemská vlajka účastněna 5.3% roku 1911 a 10% roku 1925. Poněvadž jsou tu tak mocné paroplavební společnosti, je dnes činno 87 pravidelných nizozemských tratí mezi všemi velkými přístavy světovými. Z 1000 dálkových lodí, které připlouvají do Rotterdamu a Amsterdamu, přijíždí jich 145 z evropských zemí středomořských, 377 ze Spojených států, 170 z Ría de la Plata, 106 z Dálného východu a z Australie, 104 z Javy.

Tyto mezinárodní styky nepřestávají na nizozemském pobřeží; pronikají celou zemí po řekách i železnicích. Ze všeho zboží, které překročí pozemní hranice nizozemské, ho tři čtvrtiny jde po vodních cestách. Přes 90.000 člunů přejíždí ročně po Rýně u Lobitu. Také po železnici prochází půdou nizozemskou nejedno velké proudění mezinárodní. Z Hoeku van Holland převážejí britské cestující rychlé vlaky do Německa přes Oldenzaal anebo přes Nijmegen; z Vlissingen vedou jiné trati přes Boxtel do Berlína a do Basileje. Jsou také trati pro těžkou dopravu, jež připojují Vestfálsko k velkým přístavům nizozemským přes Winterswijk, Zevenaar nebo Venlo. Za dvanáct hodin lze i se zastávkou v Amsterdamě doletěti z Londýna do Berlína. Tato rušná doprava po moři, po řece, po

kolejích i vzduchem činí z Nizozemí mezinárodní křižovatku. Malá ta země je na pátém místě hodnotou svého obchodu zahraničního ze všech zemí na světě. Dělíme-li tuto hodnotu počtem jejího obyvatelstva, dostáváme překvapující průměr 1100 hol. zlatých na 1 obyvatele, kdežto v Belgii činí pouze 850 zlatých, ve Švýcarsku 500, ve Velké Britanii 350, ve Francii 200 (v ČSR roku 1929 asi 204 hol. zl.).

Mezi dopravovaným zbožím je zvláštní zajímavou skupinou ono, které prochází tou zemí a není pro ni určeno. Od 16. století se průvozní obchod objevuje jako přirozená činnost toho národa, který tak využívá své zeměpisné polohy prostředníka. Přes amsterdamský trh docházelo v 17. století indoneské koření, čínský čaj, hedvábí a porcelán, bengálská bavlna a hedvábí, antillský cukr, kakao, drahocenné dříví, indigo do evropských zemí, jimž bylo určeno; přes týž trh se ubíralo baltské obilí do Flander, Francie a zemí středomořských. Za nynější doby užívají cizokrajné obilí a rudy služeb Rotterdamu, aby dospěly do průmyslových krajů vestfálských a porýnských. Ta rýnská doprava, jakož i dlouhá společná hranice vysvětlují, že tak těsnými hospodářskými pouty je Nizozemí vázáno k Německu. Do Německa odchází čtvrtina nizozemského vývozu (do Britanie 24%, do Belgie 9%, do Indie 7%, do Spojených států 4%); z Německa přichází třetina nizozemského dovozu (z Indie 8%, z Britanie 22%, z Belgie 15%, ze Spojených států 15%).

(ČSR dovezla z Nizozemí roku 1929 za 311,537.000 Kč, vyvezla tam za 441.701.000 Kč. V dovoze jsou na prvním místě tuky (100,4 mil. Kč); pak rostliny (37 mil., zvláště zelí a jiná zelenina, kmín, květinové cibule a seno), tabák (26 mil.), dále elektr. stroje (21.6 mil.), osad. zboží (12 mil.), zvláště káva, kakaové máslo, kůže a jiné živočišné látky, hedvábí, mastné oleje, vlna a jiné. Ve vývoze převládá bavlněné zboží (86 mil. Kč), pak vlněné (58.6 mil.), sklo (39.7 mil.), konfekce (38.4 mil.), kožené (36.7 mil.), ječmen a slad (25 mil.), hliněné, dále zboží železné, dříví, zboží hedvábné, kovové, stroje, chmel atd.)

Ale Nizozemí nevyměňuje jenom zboží. Již od mnohých století vyváží také v podobě kapitálů zisky svých loďařů, prostředkovatelů, obchodníků. V 18. století jsou bankéři i soukromníci nizozemští mezi věřiteli všech velkých států evropských; panovníci se báli amsterdamské bursy jako velmoci. I za našich dnů kapitál nizozemský nepodporuje toliko rozvoje kolonií vlastního státu, nýbrž také velké podniky průmyslové a důlní na Dálném východě, v Severní Americe, ve Švédsku a ve Španělsku. I jiné plodné podoby na sebe béře rozpínání nizozemských zájmů, na příklad inženýrských misí, které vyvážejí své technické nadání; v 17. sto-

letí povolávali Holanďany na vodní práce do Francie, do Anglie, do Švédska, do Italie; nizozemští odborníci pracovali o plánech průplavu Suezského i Panamského, přístavech Ría de la Plata, mexických, japonských, čínských, při zavodňovacích průplavech siamských. Všude, kde je třeba kopati a rýpati zemi, říditi a upravovati vodu, volají k dílu nizozemské podnikatele; setkáváme se s nimi ve všech koutech světa, od Evropy až po Afriku a po Dálný Východ.

Nizozemské kolonie. Nevšední oblast pro svůj obchod nalézá Nizozemí ve svých koloniích. Koloniální myšlení je v něm podobně dávné a vžité jako ve Velké Britanii. Začátky jeho koloniálního podnikání sahají do doby, kdy mu Španělsko zakazovalo vésti obchod v osadnickém zboží s Lisabonem, a ono se rozhodlo, že bude samo přímo obchodovati s Indií. Několik výprav poslaných v letech 1595 až 1598 na indické souostroví navštívilo kořenné ostrovy a vrátilo se, obtíženo jsouc poklady. Tu byla založena roku 1602 slavná Východoindická společnost nizozemská (Nederlandsch Oostindische Compagnie), jíž polovice kapitálu poskytl Amsterdam. Nesnažila se zakotviti na rozsáhlých pevninách, podrobených Španělsku a Portugalsku; raději se obrátila k obchodním stanicím roztroušeným Portugalci podél cest a po pobřežích v Indonesii. Kolem roku 1661 byli již vytlačeni z nejlepších svých posic. Zabrala Sv. Helenu a Mauritius, založila stanici kapskou, zřídila faktorie na březích zálivu Perského, Malabaru, Koromandelu, Bengálska, Barmy a Kočinčiny, opanovala Ceylon, Malakku, Formosu, Molukky a Borneo. Obchodní stanice v Batavii na Javě působila již roku 1619; byla sídlem generální správy, jíž bylo podřízeno sedm guvernérů na Bandských ostrovech, na Amboině (Ambonu), v Malacce, na Ceylonu, v Makassaru a v Kapsku. V Novém světě nebyla kolonisace hollandská tak rozsáhlá; přece však se usadili na několika místech, v Novém Amsterdamě (1622), což byl první zárodek Nového Yorku, na ostrově Curaçao v Antillách a v guayanském Surinamu (1666). Brzo však Nizozemci začali trpěti soutěží národů, kterým ukázali cesty po oceáně; mnoho jim odňali Angličané, zejména Kapsko a Ceylon.

Přes tyto ztráty převyšuje dnes nizozemská osadní říše daleko svou metropoli jak co rozlohy, tak co počtu obyvatelstva. Skládá se z Indie Západní (West Indië), Surinamu a ostrova Curaçao, 130.230 čtverečních kilometrů se 167.960 obyvateli, a z Indie Východní (Oost Indië), Javy, Sumatry, Bornea, Cebelesu, Molukk, Timoru, Bali, Lomboku, 1,915.421 čtverečních kilometrů se 47,203.640 obyvateli. Je to území skoro šedesátkrát větší než mateřský stát a obyvatelstva má sedmkrát více.

Jako při Velké Britanii, je tu velký nepoměr mezi ohromnou osadní říší a maličkou metropolí.

Nizozemská kolonisace však se podstatně liší od kolonisace britské. Nizozemci jednali jako obchodníci, ne jako kolonisté. Jediná kolonie, kde zapustili kořeny jako národ, bylo Kapsko. Třebas je dnes připojena k světu anglosaskému, je ta jihoafrická národnost stále poutána pevnými svazky ke staré vlasti. Dostává odtud přistěhovalce, pastory a učitele, odchované v Nizozemí. Živel burský (b o e r = sedlák), mluvící nizozemsky, stojí v celé jižní Africe proti živlu anglickému; je to zajímavý případ, že se přemožená národnost zachovala. Všude jinde však se Nizozemci jeví jako obchodníci a jako ředitelé plantáží; a v té příčině zaslouží, aby byli počítáni za nejpřednější národ koloniální. Ta tradice je dávná a původní. Od začátku a až do konce 18. století se společnost Indická, ve skutečnosti svrchovaná vládkyně, vyhýbá všem územním výbojům, všemu náboženskému proselytismu, všemu duševnímu získávání; spokojuje se tím, že kupuje, prodává a dopravuje. Aby svůj obchod zvětšila, snaží se od začátku 19. století zvětšovati produkci ostrovů; k původnímu koření chce připojiti plodiny značnější spotřeby, jako kávu, čaj, cukr, indigo a tabák, jež by mohli pěstovati domorodci a jež by nalezly odbytiště světové. Java se stává nejohromnější evropskou farmou v tropických zemích; pracuje v podstatě za vedení Nizozemců a s jejich kapitálem, podle pokročilých metod, jež vyloučily hospodaření extensivní. Kdežto v Kongu pouhé sbírání dodává dvě třetiny plodin a hospodářské pěstění jen 1.4%, dodává ono stěží 3% plodin nizozemské Indie, toto však přes čtyři pětiny (cukr, tabák, čaj, káva, chinová kůra, pepř, kaučuk). Je to neocenitelný poklad pro Nizozemí, jež ukládá svůj kapitál do těch plantáží, ovládá trh toho drahocenného zboží a dodává značnou část lodí, které udržují spojení Indie s Evropou a Tichým oceánem. Více než třetina dovozu Indického souostroví pochází z metropole; čtvrtina jejich vývozu do ní směřuje.

Toto velkolepé dílo obchodního národa je doplňováno urputným zápasem s přírodou; v té tropické zemi Nizozemci téměř zvítězili nad podnebím. V 18. století byla evropská úmrtnost v Batavii strašlivá; roku 1768 zemřelo z 5490 Evropanů 2434. Dnes má Java ze všech tropických zemí nejvíce bělochů, 110.000, skoro vesměs Nizozemců; je mezi nimi mnohem méně vojáků a úředníků nežli v anglické Indii a francouzské Kočinčině, zato přes 15.000 kolonistů, otců rodin, rozptýlených po celém ostrově a řídících hospodářské podniky, přizpůsobených přírodním poměrům a

skýtajících pozoruhodný příklad, jak může evropské plémě zdomácněti v horké zemi.

Tato okolnost, že již odedávna navštěvují koloniální země, se projevuje jistými rysy v povaze Nizozemců a v jejich vzdělanosti. U nich jako u Angličanů dýšeme koloniální vzduch. V ulicích, na nádražích a v přístavech barevná návěští seznamují oči i mysli s krajinami a jmény kolonií; mnoho mladých mužů pobývá v koloniích, aby se zaučili v obchodě. Obliba koření, požívání rýže, čaje a kávy, tak rozšířené v metro-



(Foto Alg. Nederl. Vereeniging.)

Obr. 130. *Na ostrově Marken (Zuiderzee).*

poli, pochází z dávného již zvyku, jejž podporoval koloniální obchod; u fríských rolníků je čajová konvice stále na stole. Láce tabáku, dováženého z dalekých zemí, tak zobecnila kouření, že je lze pokládati za rys tamních mravů. Amicis tvrdí, že někteří člunaři měří vzdálenosti podle toho, kolik dýmek vykouří; kouření není pro Nizozemce pouze záminkou k odpočinku a ke snění, nýbrž také nezbytným doprovodem práce. Duševní život také mnoho získal znalostí kolonií; podněcovaly umění a šířily oblast vědy. Majolikové umění delftské vzniklo napodobením výrobků Dálného východu. Nizozemští botanikové amboinští položili základy ke studiu tropické květeny. Leidenským jazykozpytcům, archeologům, dějepiscům a zeměpiscům děkuje učený svět za celou encyklopedii znamenitých knih o nizozemské Indii. Haarlem má koloniální museum, stálou výstavu osadních plodin. Národopisné museum leidenské, které obsahuje sbírky shromážděné od 17. století na Dálném východě nizo-

zemskými cestovateli, je jedinečným ústředím dokladů na světě. Život hmotný i duševní, všecko má v Nizozemí na sobě známku koloniálního obchodu.

Vnitřní doprava. K velkým proudům všeobecné dopravy se celé území nizozemské připíná neobyčejně hustou sítí dopravních cest vnitřních. Má asi 4800 kilometrů splavných drah, z toho přes 3000 průplavů,



Obr. 131. *Zaplavené údolí ijselské u Zutfenu.* (Foto K. L. M.)

což činí 145 kilometrů na 1000 kilometrů čtverečních. Nikde nelze kráčeti hodinu, abychom nemusili přecházeti přes vodu; setkáme se tu s všelikými typy člunů, od loděk s plochým dnem, plujících po vodních pěšinách vesnických, až po desetitunové čluny, jichž se užívá v okrscích rašelinných, a po rýnské pramice, mající přes 3000 tun. Na 13.000 lodníků žije po celý rok na těch plovoucích domech, z nichž tři čtvrtiny s rodinami. Samo moře skýtá svými estuarii a zátokami splavná koryta a a vnitřní doky; malé vodní toky se sbíhají k Zuiderzee, kde se mořské koráby a říční čluny ocitají v těsném styku. Práce inženýrů dává mořské plavbě vnikati až doprostřed země: průplav z Terneuzen do Gentu, průplav přes Zuid Beveland, průplav na ostrově Walcheren, Severomořský

průplav amsterdamský, Nieuwe Waterweg rotterdamský. Žádná přirozená řeka se mohutností dopravy nevyrovná Rýnu, v němž poslední práce zvětšily možnost ponoru na 3.20 m.

Na mapách s malým měřítkem ve školních atlasech vidíme sice mořská ramena a velké řeky. Ale opravdovou osobitost Nizozemí tu nelze viděti, totiž sta průplavů, jež pokrývají hustou sítí některé severní a severovýchodní provincie, Friesland, Groningy, Over-Ijsel, Drente, obojí Holland; větvíce se, pronikají až do nitra lad a rašelinišť, připojujíce nejposlednější kout venkova k všeobecnému dopravnímu ruchu. Bez člunů by nebylo bývalo lze kolonisovati blata, bez něho by se průmysl nebyl



Obr. 132. *Jagerswick (Groningen).* (Foto A. Demangeon.)
Průplav a zelinářská pole v kolonisovaném rašeliništi.

rozrojil až do středu rolnických okresů, bez něho by venkovský hospodář byl zůstal odloučen od svých trhů. V těch vodních krajích (obr. 130., 131. a 132.) s měkkou půdou je průplav starší nežli silnice jakožto dráha všeobecné dopravy.

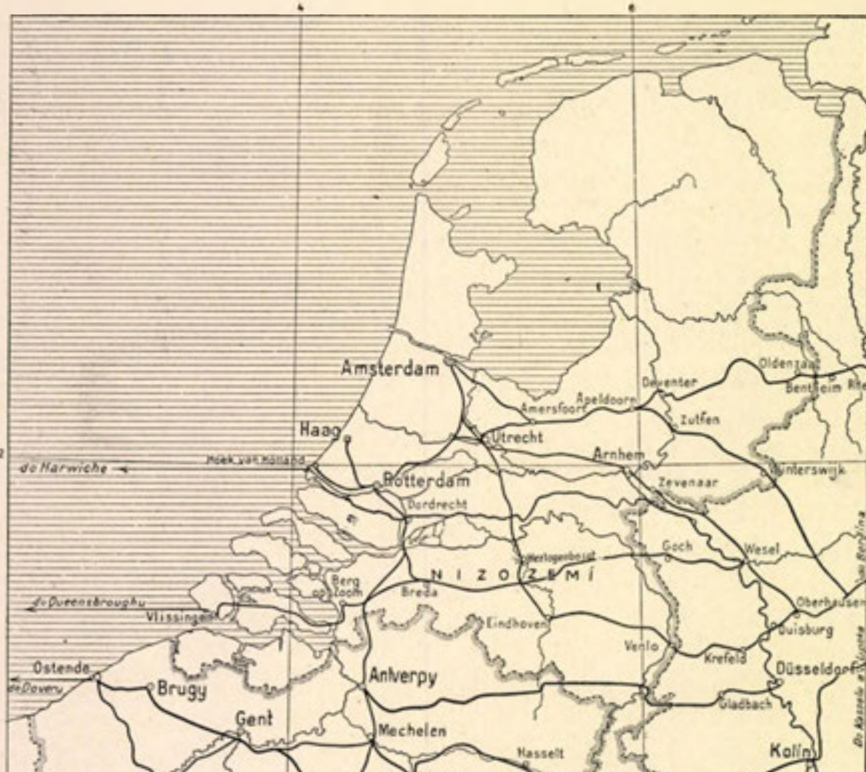
Přečetné a přerozmanité vodní cesty, které zabírají všechnu těžkou dopravu, ponechávají pozemním cestám dopravu lehkou a rychlou. Bylo proto lze přizpůsobiti je jejich účelu, vydlážditi je cihlami, učiniti z nich hladké plochy bez prachu, po nichž se děje doprava velice snadno. Poněvadž jsou zbaveny těžkých nákladů a objemných vozů, umožňují zrychlení dopravy osobní. V očích cizincových je jejich ruch neobyčejný. Daleko jezdící automobily se potkávají s vozíky taženými psy, které obstarávají drobnou dopravu místní. Zejména jízdními koly se tu hemží; kdekdo používá toho pohodlného a laciného přístroje: obchodníci, lékaři jedoucí k nemocnému, děti na cestu do školy, dělníci tovární i zemědělští, sedláci zajíždějící do sousední vesnice, hospodyně z předměstí jedoucí nakoupiti na trh do města.

Železnice pokračovaly v Nizozemí pomalu, poněvadž se dlouho mělo za to, že postačí čluny. Kromě toho, zvláště na počátku, narážela jejich stavba na veliké nesnáze; množství příkopů a průplavů vyžadovalo 98 mostů na tak malé vzdálenosti, jaká dělí Amsterdam od Rotterdamu. Zvláště pak vadila sypkost rašelinné půdy, jež se sesouvala; z Amsterdamu do Haarlemu musili nejprve vybudovati silnici s pevnou půdou a pak teprve roku 1839 tam mohli položiti koleje, první to trať v Nizozemí. První připojení k zahraniční síti bylo provedeno roku 1853 v Maastrichtu, potom roku 1856 v Emmerichu; roku 1860 bylo v Nizozemí teprve jen 335 kilometrů železničních tratí. Než stavba železniční sítě pokračovala pak rychle, jakmile ji průmysl učinil nezbytnou: 1854 kilometrů roku 1880, 2713 roku 1897, 3430 roku 1925. Dnes zajišťuje hojnou měrou mezinárodní styky. (Obr. 133.)

Když byly překonány obtíže vyplývající z povahy půdy, měly pak nizozemské dráhy již jen výhody: žádné tunely, přímý směr na velkou vzdálenost, žádnou zvláštní práci kromě mostů, všecky křivky o velikém poloměru. Houšťka sítě pro celou zemi dosahuje 100 kilometrů na 1000 kilometrů čtverečních (ČSR 97.7). Tato houšťka se zvětšuje v některých provinciích, poněvadž tu jsou dráhy úzkokolejné a dráhy místní, sloužící venkovským okresům; je několik skupin těchto vedlejších drah, jejichž střediště jsou Maastricht, Eindhoven, Breda, 's Hertogenbosch, Rotterdam, Utrecht, Nijmegen, Arnhem, Zutfen, Amsterdam, Zwolle, Groningen. Jedna z nejrušnějších je ona, která zabírá ostrovy hollandské a spolu s parníky připojuje k rotterdamskému trhu všechny ty země od přírody odloučené.

II. NIZOZEMSKÝ PRŮMYSL

Nizozemí chybějí některé mocné podmínky průmyslového rozvoje: není tu rudných dolů, není tu vodní síly (tím si vysvětlíme dávný význam větrných mlýnů jako pramenu hybné síly), málo uhlí (Limburg ho těžil roku 1920 jen 4 miliony tun). Ve skutečnosti dala obchodní odbytiště vznik nizozemskému průmyslu. Tato závislost průmyslu na obchodu ovládá nizozemské hospodářství již v 17. století. Tehdy zpracovávaly dílny amsterdamské suroviny, které jim mohl dodávati pouze velký přístav s velkými světovými styky, jako cukr, kafr, borax, diamanty. Jiné zas měly zajištěn velmi rozsáhlý trh pro svá plátna, sukna, zboží hrnčířské, líh, jalovcovou, papír. Jiné konečně žily jen tím, že vyráběly dopravní prostředky, nezbytné samému obchodu; zabývaly se stavbou lodí a jejími doplňky, výrobou lan a plachet, pracujíce pro celou Evropu. Polovice loďstev evrop-



Obr. 133. *Železniční trati nizozemské, po kterých jezdí mezinárodní vlaky.*

ských vycházela ze zaandamských loděnic. Tento vliv obchodu je stejně mocný za nynější doby; i nyní určuje, kde se průmyslová činnost usídlí a jakého rázu nabude. Největší dělnické nakupeniny v Nizozemí nalezneme podél obou největších mořských cest, Severomořského průplavu kolem Amsterdamu a podél rotterdamského Waterwegu. Vedle toho, třebas je také v Nizozemí průmysl, který lze nazvati domorodým, který totiž využívá domácích zdrojů, přece nejmocnější a nejhojnější průmyslové odbory žijí jen z přítoku mízy, kterou jim dodává všeobecné dopravnictví.

Rozvojem námořního obchodu si vysvětlíme, že v Hollandu nabyla takového rozmachu stavba lodí. Tento průmysl přivábil kolem loděnic zaandamských pily, neboť již koncem 16. století byl vynalezen způsob, jak lze větrných mlýnů použíti k řezání dřeva. Loděnice Zaanstreeku upadaly za druhé polovice 18. století a nenalezly více svého prvenství. Ale povstaly jiné jinde během 19. století, když se rozvíjelo obchodní loďstvo, dálkový obchod a rýnská doprava. První dřevěný parník byl vystavěn roku 1826, aby jezdil mezi Rotterdamem a Londýnem; roku 1837 spouštěli v Rotterdamě na vodu první parník železný. Poznenáhlu se stavba lodí stala odvětvím průmyslu železářského; železo a uhlí se po řekách lacino dopravovalo až do pobřežních dílen. Všechny loděnice leží za sebou podél estuarií, řek a průplavů: Vlissingen, pak v Severním Hollandu Amsterdam, Haarlem, Alkmaar, Zaandam; ba až po Dordrecht nalezneme na březích Nové Maasy a Noordu asi čtyřicet závodů, jež zaměstnávají přes 10.000 dělníků a stavějí všechny typy lodí, poštovní a nákladní parníky oceánské, plovoucí bagry, čluny motorové, vlečné, říční pramice, čluny náhoncové, rybářské plachetnice.

V této zemi, dávající málo uhlí a žádné železo, není velkého hutnictví. Je nutno kupovati v cizině surový a polozpracovaný kov, jejž pak přeměňují dílny na kovové stavby a strojírny. Takové továrny, přivábené na blízko loděnic, se kupí od Schiedamu k Rotterdamu a Dordrechtu, vyrábějíce kotly a parní stroje, součástky elektrotechnické, zdviže, jeřáby, čerpadla, rypadla, výzbroj pro cukrovary. Postupně se vynasnažily dodávati skorem všechny stroje, jichž požaduje nizozemský průmysl: stroje pro tkalcovny a přádelny, pro cihelny, papírny, lihovary, mlýny, pro mlékárny i pro železnice. Celé to železářství, založené na užití zručného pracovnictva, může prospívati jen, když vyrábí pečlivě zpracované tovary, jichž značnou část prodává do ciziny.

Mnoho průmyslových oborů má původ přímo v mezinárodních stycích. Nemluvě ani o amsterdamském broušení diamantů, můžeme uvésti jako příklad přípravu kakaa, zavedenou do Middelburgu a Vlissingen po

zabrání Surinamu, jež za našich dnů neobyčejně rozkvetla. Přes Amsterdam a Rotterdam přichází ročně 30.000 tun kakaa do kraje amsterdamského; nizozemský prášek kakaový má odběratele po celém světě. Koloniální obchod vysvětlí nám také, proč se kolem Amsterdamu rozmohly kaučukárny a továrny na loupání rýže. Obchod s obilím způsobil, že se v 17. století usídlilo ve Schiedamu lihovarnictví. Také průmysl tabákový, zaměstnávající přes 30.000 dělníků v Nizozemí, vznikl ze styků se zámořím. V 17. století přicházely na trh amsterdamský, rotterdamský a dordrechtský náklady tabáku z Marylandu, Virginie, Antill a Brasilie. Příliv tabáku z Javy a ze Sumatry v 19. století, za nímž pak tam přicházel tabák rozmanitého původu, umožnil nakupiti ohromné a rozmanité spousty suroviny, z nichž se zásobí velké množství továren; jsou sice roztroušeny po celé zemi, ale početnou skupinu tvoří v Severním Brabantu kolem 's Hertogenbosche a Eindhoven. Tytéž svazky s cizími trhy má průmysl margarinový (margarin je umělé máslo, vyráběné ze směsi živočišného tuku a mléka), soustřeďující se zvláště v Noord Brabantu a Hollandu, zejména v Rotterdamě. S počátku se, kolem roku 1875, tuky dovážely z Francie a Rakouska, později ze Spojených států; počínaje rokem 1883 se užívá také tuků rostlinných, i dovážejí se olejnaté tuky z tropických zemí. Tento průmysl, zaměstnávající přes 4.000 dělníků, vyvezl 56.400 tun margarinu roku 1910, 166.000 roku 1916, 93.000 roku 1920, zejména do Velké Britanie (do ČSR 10.800 q margarinu roku 1929 vedle 39.000 q oleomargarinu a kokosového oleje).

Průmysl textilní, zaměstnávající přes 60.000 dělníků, se soustředí v Twente, pokud jde o bavlnu, v Severním Brabantu kolem Tilburgu, pokud jde o vlnu. Je závislý na cizině jak při koupi surovin tak při prodeji tkanin. Vlnařské továrny se zásobují v Londýně a v Antverpách prostřednictvím Rotterdamu; dovážejí část příze, kterou setkávají, a prodávají mnoho látek do Evropy, do Ameriky, do Japonska, do jižní Afriky. Twentské továrny bavlnářské by neobstály se svými 25.000 dělníky, nebýti zahraničních trhů. Surovou bavlnu dostávají ze Spojených států přes Rotterdam (před válkou přes Brémy); 840.000 vřeten nizozemských přádelen nedostačí, aby zásobilo tkalcovny, i musí se dovážeti příze britská. Pokud pak jde o prodej látek, pohltí nizozemská Indie celou čtvrtinu výroby; ostatek se posílá do teplých krajů Dálného východu, Ameriky a Afriky.

Ba ani průmyslová odvětví vzniklá z domácích plodin anebo ze zvláštních schopností Nizozemců by nyní nedovedla prospívati, kdyby nemohla spoléhati na cizí odbytiště. V takovém postavení bylo za všech dob mořské rybářství. Koncem 17. století dojíždělo 120 velrybářských lodí

hollandských ku břehům Gronským; roku 1667 lovilo 2000 b u i z e n, velkých člunů dubových, opatřených jediným stěžněm a jedinou obdélníkovou plachtou, v Severním moři sledě; ryby, jež se hned na lodích vyvrhovaly a nasolovaly, se prodávaly po celé Evropě. Dnes zaměstnává lov ryb 5500 člunů, z nichž je 525 parních nebo motorových, se 20.000 námořníky; rok co rok se naloví 150 milionů kilogramů ryb. Lov na širém moři má dvě odvětví: lov sleďů v Severním moři, jejž provádí 7600 rybářů z přístavů Scheveningen, Vlaardingen, Ijmuiden, Katwijk a Maassluis, a lov náhoncový, soustředěný zvláště v Ijmuiden. Obojímu by se vedlo zle, nebýti zahraničního odběru, neboť vývoz pohltí dvě třetiny slanečků a třetinu ryb čerstvých; jakmile vypukne odbytová krise, jsou vážně ohroženy zájmy rybářů.

Některé zvláštní druhy průmyslu nalézají surovinu na místě u domácích pěstitelů. Asi třicet továren na čekankovou cikorku je roztroušeno ve Frieslandu, Groningách, Over-Ijselu a Noord Brabantu. Na čtyřicet škrobáren zpracovává spousty zemáků, které sklízejí tři severní provincie. Asi dvacet papíren v provincii Groningen proměňuje v lepenku žitnou slámu. Jiné továrny v Over-Ijselu a Drente připravují z rašeliny stelivo a hmotu k balení a vycpávání. Všechny ty výrobny mají stejný zájem na zahraničních odbytištích: škrob odchází do Belgie a Britanie, cikorka do Belgie, lepenka do Britanie. Zahradníci na Kanárských ostrovech odbírají nizozemskou rašelinu a balí do ní rajská jablíčka.

III. NIZOZEMSKÉ ZEMĚDĚLSTVÍ

Majíc tolik rybářů, obchodníků a dělníků, nikdy by Nizozemí nebylo vypěstovalo dosti potravin pro jejich výživu, kdyby tu nebylo tak intensivního polního hospodářství. To hospodářství se však na základě velmi rozumného výpočtu specialisuje: nedodává všechno spotřební zboží, vždyť se dá dovézti z ciziny; vybere si v každém kraji, v každém okrsku, ba leckdy i na každém jednotlivém statku rostliny, pro které se tamní půda nejlépe hodí, a plodiny, které může nejlépe prodati. Místo jednotvárné práce země, která musí dostačovati své spotřebě, vidíme, že se tu rozvíjí pěstování a výroba rozmanitých výnosných plodin a výrobků určených na prodej: mléka a másla, ovocných štěpů, květinových cibulí, zeleniny a ovoce v Jižním Hollandě, cukrovky v Zeelandě, obilí, cukrovky, hrachu, dobytka, sýra, květin, rané zeleniny v Severním Hollandě, brambor, škrobu, slámy na lepenku v Groningách, dobytka, másla, semen ve Frísku. Samotné zahradnictví zaujímá 45.000 hektarů a živí 18.800 zahradníků. Některé provincie jsou jakoby jediná rozsáhlá zahrada.

Ježto jde o to, aby se využilo každé půdy, vzdělávají horlivě širé prostory lad a blat na východě a na jihu. Roku 1833 bylo ještě v Nizozemí 18% nevzdělané půdy, do roku 1920 se již to číslo snížilo na 15%; nalezneme ji zvláště v Drente (45% celé provincie), v Severním Brabantu, v Geldřích, v Over-Ijselu a v Limburgu. Je veden soustavný a houževnatý zápas o jejich zhodnocení. V pískových krajích zúrodnili lada; nejkrásnější úspěchy v tom měla Nizozemská společnost pro zúrodnění vřesovišť (Nederlandsche Heidemaatschappij), založená roku 1888 se sídlem v Arnhemu; buď vytváří žitná a ovesná pole nebo dobré senné louky, nebo také vysazuje lesy. Od roku 1833 do roku 1912 vzrostla rozloha nizozemských lesů s 5% na 8% celkové výměry, což znamená zvětšení o 100.000 hektarů.

Ukážeme-li na ten dvojí pokrok, totiž specialisaci zemědělství a zmenšování rozlohy neplodné půdy, nedostačí to ještě, abychom charakterisovali pokročilost nizozemského venkovského hospodářství. Jako průmysl, i zemědělství tamní se co den více, a zejména po zemědělské krisi v letech 1880—1895, obrací k zahraničním trhům. To vede rolníky a pěstitele k tomu, že zanedbávají, co si může země laciněji opatřiti v cizině, a vyrábějí, o čem vědí, že to budou moci draho prodati. A tak Nizozemí, jež není soběstačné v tak potřebných věcech, jako je pšenice a vlna, vyváží cenné zboží, jemuž věnuje svou péči: máslo, sýr, zhuštěné mléko, ovoce, zeleninu, květinové cibule, květiny, len, cukr, škrob, lepenku, plemenný dobytek. Největší odběratele má v Britanii, v Německu a v Belgii, průmyslových to zemích s četným dělnictvem. Až do roku 1900 byla Velká Britanie na prvním místě mezi jeho kupci, od té doby je v čele Německo.

Ve venkovském hospodářství nizozemském je na prvním místě chov dobytka. Ze 100 hektarů vzdělané půdy je na nizozemském území 58% porostlých travou. Všechny podmínky jsou příznivé jejímu růstu: mírná zima i mírné léto, hojné deště, vlhké ovzduší, podzemní hladina vodní, udržovaná uměle na stejné výši. Dobrá třetina travnatých ploch se soustředí na západních proláklinách na přímořském jílu a na dnech odvodněných rašelinišť. V provinciích Friesland, Holland a Utrecht pokrývají 70 až 86% vzdělané půdy; ve Frísku zabírají oraniny 17%, tráva 83%. Tam se konají nejpřednější dobytčí trhy: v Groningen, Leeuwarden, Sneeku, Zwolle, Rotterdamě, Purmerendu, Leidenu, Amsterdamě, Utrechtu. Na 100 hektarech zužitkované půdy napočteme 82 kusů skotu; ale ta hustota převyšuje 110 v provincii Zuid Holland, a dosahuje dokonce 180 v okrese schiedamském a delftském. Chová se především pro

mléko. Hollandské krávy jsou s to, aby za 300 dojných dní daly 4000 litrů mléka; proto také dobytkáři severoameričtí, jihoafričtí a argentinští si často žádají dojnic z Nizozemska. V celé zemi je mléko hlavním výnosem rolníkovým. Z veškerého nadojeného množství se čtvrtina spotřebuje za čerstva anebo se prodá do továren na margarin a na zhuštěné mléko; čtvrtina se proměňuje v sýr, polovina v máslo. Roku 1910 bylo vyrobeno másla 64 milionů kilogramů, sýra 80 milionů. Veškera ta výroba více a více zprůmyslňuje; zpracování mléka přechází ze statku do továrny. Ta přeměna je dosud neúplná, pokud jde o sýr, ale pokud jde o máslo, zdá se, že již je dokonána. Až do 1880 se všechno máslo nizozemské vrtělo u sedláka v domácí máselnici, jíž se pohybovalo ručně nebo pomocí chodícího koně, nebo také kolem, v němž běhal pes. Ale to selské máslo (boerenboter) se nevyrovnalo máslu dánskému, jež bylo lépe připravováno a jemuž proto anglický trh dával přednost. Zavedli tedy vrcení tovární, jímž se vyrábělo máslo čistší a jednotnější; to hnutí zachvátilo celou zemi, v níž je dnes 800 parních másláren, z nich 550 družstevních. Nizozemské máslo si opět získalo svá odbytiště britská a středoněmecká.

Pouze ve třech nizozemských provinciích dosahuje nebo převyšuje oraná půda 40% celé rozlohy: v Zeelandě, kde je jí 60%, v Groningách 51%, v Limburgu 40%. Vyjímaje některé plodiny, které se pěstují na vývoz, jako je zelenina a ovoce, len, do jisté míry také brambory a cukrová řepa, nemůže nizozemská sklizeň postačiti domácí spotřebě. Musí se dovážeti pět šestin spotřebované pšenice; během minulého půlstoletí tento schodek neustále vzrůstal. I pro výživu dobytka je nutné kupovati v cizině žito, kukuřici, ječmen, oves, pokrutiny, a to v takovém množství, že převyšuje nizozemskou sklizeň obilí a luštěnin. Kromě toho by ta země sama nemohla udržovati své intensivní hospodářství; musí kupovati za hranicemi 90.000 tun ledku a síranu ammonného na hnojení, potaš, ba i značnou část hospodářského nářadí. Tak tedy nizozemské zemědělství je v těsné souvislosti se světovým hospodářstvím; je to opět jeden doklad, jaké společenství vládne mezi jednotlivými částmi světa, nevyjímaje ani nejmenší.

Vlastnické poměry pozemkové v Nizozemí se nepodobají ani poměrům ve Velké Britanii, kde většina půdy nenáleží těm, kdo ji vzdělávají, ani poměrům ve Francii, kde naopak rolníci jsou vlastníky velké části půdy. V Nizozemí se totiž vzdělavatelná půda dělí skorem na polovic mezi majetníky, kteří jí sami nevzdělávají (53%), a majetníky, kteří sami na ní hospodaří (47%). Většina nehospodařících majetníků je

z městského občanstva; hojní jsou zvláště na západě, poblíž obchodních a průmyslových středisť, jejichž kapitály se odedávna ukládají do půdy; to hnutí vyšlo koncem středověku z Hollandu, odtud pak se způsob zhodnocovati zemi prostřednictvím nájemců rozšířil po ostatní zemi. Půdu, náležící soukromníkům a kapitalistům, vzdělávají totiž opravdoví nájemci; jen tu a tam ještě se zachovalo hospodaření na poloviční výtěžek. Nájem převládá skoro všude v západních provinciích, v Zeelandu, Frísku, Jižním Hollandu, Utrechtu, Severním Hollandu. (Obr. 134.)



(Foto Aéronautique Militaire Belge.)

Obr. 134. *Dům velkého fríského statkáře poblíž Leeuwarden.*

Hospodařící vlastníci mají převahu na východě, od Groning až po Limburg přes Drente, Geldry, Over-Ijsel a Severní Brabant; vyjímaje Groningy, jde tu o půdu písečnou, lehkou a chudou, která se hodí pro hemživé drobné usedlosti a byla tedy přízniva tomu, aby se sedlák stal vlastníkem; některé místní zvyky brání dělení dědictví, takže je selský majetek ochráněn před drobením a záhubou.

Nechť již jsou poměry vlastnické jakékoli, všechny ty pozemky se pro skutečné hospodaření dělí v malé usedlosti. V Nizozemí se počítá jenom 250 zemědělských závodů přesahujících 100 hektarů a 2900 přesahujících 50 hektarů (na Moravě, o třetinu menší, je 456 zemědělských závodů přes 100 ha, na Slovensku, o necelou polovinu větším, 2449). Z celkového počtu závodů jich má 51% výměru 1 až 5 hektarů (ČSR 43%), 22% výměru 5 až 10 hektarů (ČSR 14%), 15% výměru 10 až 20 hektarů (ČSR 10 až 30 ha 11%). Z celkového počtu 216.000 hospodářů jich 196.000 hospodaří na 1 až 20 hektarech. Typem nizozemského

rolníka je tedy drobný sedlák, vykonávající se svou rodinou všechnu hospodářskou práci. Tento ráz venkovského obyvatelstva se jen ještě zesiluje, neboť velké závody zemědělské se drobí a malých přibývá. Celkem lze říci, že obojí druh usedlostí má svou oblast, kde je v převaze. Kdežto jílové kraje obsahují většinu největších závodů, písečné kraje mají většinu malých. Naproti Zeelandu, který má 5000 usedlostí pod 10 hektarů a 2150 nad 20 hektarů, má Noord Brabant 24.300 závodů pod 10 hektarů a jenom 1200 nad 20 hektarů. Průměrná výměra usedlosti na píscích je o polovici menší nežli výměra usedlosti na jílu.

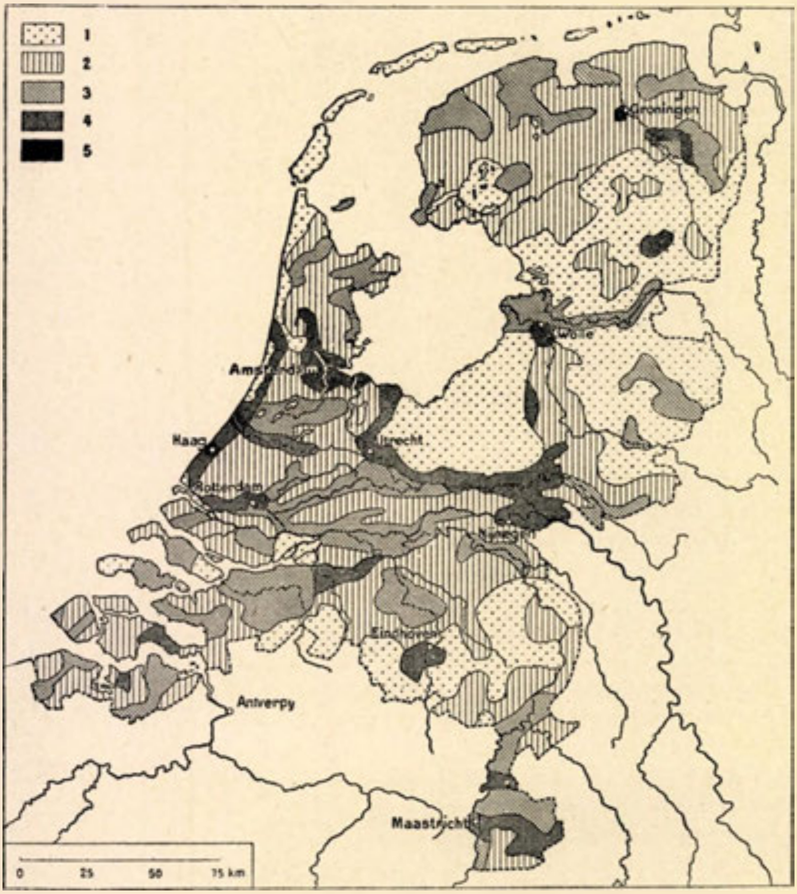
IV. NIZOZEMSKÉ OBYVATELSTVO

Od té doby, co se koná přesné sčítání, vidíme, že nizozemského obyvatelstva přibývá: 2,000.000 lidí roku 1795, 2,600.000 roku 1830, 3,300.000 roku 1850, 5,100.000 roku 1900, 6,800.000 roku 1920 (přesně 6,832.155*). Od roku 1830 do 1900 přibylo o 90%, od roku 1900 do 1920 o 34%. Tento pokrok se týká všech provincií, ale v některých se objevuje překvapující měrou: 231% (1830—1920) v obojím Hollandě, hospodářském to ohnisku země, 225% v Drente, kde novodobá kolonisace lad a rašelinišť přeměnila od základů životní podmínky. Ten vzestup nepochází snad z cizího přínosu, nýbrž z přirozeného vzrůstu. Jako u většiny pokročilých národů západoevropských, poklesá i tu porodnost: 37‰ v letech 1870 až 1880, 30‰ v letech 1910 až 1920, 26‰ v roce 1922 (ČSR toho roku ještě 29‰, roku 1928 již jen 24%); je tedy stále ještě značná. Poněvadž zároveň poklesá úmrtnost, zvětšuje přebytek porodů pravidelně počet obyvatel. Pouze v období 1910—1920 přebytek narozených naproti zemřelým dodal Nizozemí 961.698 duší. (V ČSR, mající asi dvakrát tolik obyvatel, přibylo přirozenou měrou v nejplodnějším pětiletí 1921—1926 toliko 763.613.)

Skoro všichni ti lidé zůstávají doma; nevalí se za hranice. Kmen národa nepozbývá téměř ničeho vystěhovalectvím: 500 lidí ročně v letech 1831—1847, 2000 v letech 1845—1854, 6000 v letech 1904—1913, 1200 v letech 1914—1919 (ČSR v letech 1922—1927 ročně 32.500 lidí); tyto ztráty byly vždycky jen nepatrnou částí přirozených přebytků. Na druhé straně zase v tom státě hustě bydlících lidí, velmi připoutaných k otcovské půdě, naleznou cizinci málo volného místa. Novodobé dějiny znají jenom dva značnější přistěhovalecké proudy, které zanechaly dosud

*) Podle odhadu z 31. prosince 1927, jejž uvádí Stat. přír. rep. čsl. III., má Nizozemí 7,626.072.

patrné stopy, totiž židů a francouzských protestantů. Židé, vypuzení ze Španělska a z Portugalska koncem 15. a začátkem 16. století, usadili se a množili v Nizozemí; dnes se jich počítá kolem 100.000, z nichž tři



Obr. 135. *Hustota nizozemského obyvatelstva podle Kuypera (opraveno).*
1. Méně nežli 50 lidí po 1 km². — 2. Od 50 do 100. — 3. Od 100 do 200. — 4. Od 200 do 400. — 5. Přes 400.

čtvrtiny bydlí v Amsterdamě. (V ČSR bylo 354.342 židů roku 1921, v českých zemích 125.083). Koncem 17. století se přes 150.000 francouzských protestantů uteklo do Hollandu; roku 1688 tu bylo 62 církevních obcí francouzských a wallonských. Kdežto však židé žijí stále v dosti uzavřeném společenství a ve své zvláštní čtvrti, splynul živel

francouzský s ostatním lidem nizozemským, zanechav stopu toliko ve francouzských jménech. V nynější době ovšem obchodní život nedovoluje, aby země zůstala neprodyšně uzavřena cizímu pronikání; tak žije v Nizozemí asi 30.000 Němců a asi 20.000 Belgičanů. Ale tyto cizí kolonie jsou jen hrstkami, srovnáme-li je se spoustou lidu domácího. Proto zůstává jednolitost stále pozoruhodným znakem nizozemského obyvatelstva.

Pokud jde o hustotu obyvatelstva, je Nizozemí se svými 200 lidmi po čtverečním kilometru na druhém místě v Evropě*) po Belgii (257), před Velkou Britanií (144) a Německem (123). Na mapě lidnatosti stojí proti sobě velmi zřetelně kraje hustě osídlené a kraje řídce osídlené. (Obr. 135.) V kraji lada a rašeliny, jako je Veluwe, střední Drente, Kempenland a Peel, procházíme dosud pustinami. Přes to že kolonisace činí velké pokroky, postoupila Drente v letech 1830 až 1920 jenom se 24 na 75 lidí po kilometru. Naproti tomu se počítá, že v Severním Hollandu žije 461 lidí, v Jižním 533 lidí na jednom čtverečním kilometru. Samy tři provincie Utrecht a obojí Holland, zaujímající pětinu nizozemské výměry, seskupují téměř polovinu nizozemského obyvatelstva kolem svých velkých hospodářských ohnisk. Na východě Nizozemí jsou jen místní okrsky značnější hustoty, a to jednak při průmyslových střediscích (uhelné doly v Limburgu, bavlnářský kraj Twente, tkalcovská města jako Tilburg a Eindhoven, továrny na obuv v Langstraatu), jednak v oblastech intensivního hospodaření, jako jsou rašelinné kolonie groningské, jednak tam, kde je rozhraní různých krajů, jako na obvodu Veluwe.

Městský život nejeví v Nizozemí takový „chapadlový" ráz, jako má v Belgii a v Britanii. Městské obyvatelstvo nečiní tu ani polovici celkového počtu (46%); v Belgii dosahuje dvou třetin, v Britanii tří čtvrtin (v ČSR žije roku 1928 v obcích majících přes 10.000 obyvatel 19% lidí, v Čechách 24% lidí). Přes to přece jen vzrůst měst je od jednoho sta let pozoruhodným rysem tamní demografie. Střediště o více než 5000 obyvatelích hostila roku 1795 třetinu nizozemského obyvatelstva, roku 1920 něco přes polovinu. Tento rozvoj měst lze stěží pozorovati v Zeelandě, Frísku a Groningách, starých to provinciích rolnických. Jest však již velice patrný v provinciích východních. Drente neměla roku 1795 ani jednoho města majícího přes 5000 obyvatel; roku 1920 její města hostila již

*) Nepočítáme-li ovšem Monaco, mající hustotu 1055; nejnovější čísla podle Stat. přír. III. jsou pro Nizozemí 233.8 (1927), Belgii 258.7 (1926), V. Britanii 187 (1926), Německo 134.2 (1925).

pětinu jejího obyvatelstva. Západu, již od několika století kraji velkých měst, není neznám typ městských shluků, příznačných pro novodobou evropskou vzdělanost. Od roku 1830 do roku 1900 vzrostl počet obyvatelstva Amsterdamu, Rotterdamu, Haagu a Utrechtu dohromady o 200%; je čtvrtinou všeho nizozemského obyvatelstva. Rotterdam sám vzrostl v letech 1830 až 1925 o 700%, Amsterdam o 320%. Vyjímaje některé čtvrti amsterdamské a rotterdamské, nenalezneme v těch lidských nakupeninách takové ohyzdnosti a takové bídy jako v jiných evropských veleměstech; lidé tu nejsou tak napěchováni jako v britských slums anebo v uhelných a železných peklech. Domy se tu netyčí jako kasárny, patro na patře. Obyčejně bydlí jednotlivá rodina ve vlastním domě, čistém a světlém, často ozdobeném květinovým záhonem. Často ta městská obydlí se vzdalují velmi značně od městského středu; ve skutečnosti však mají do něho blízko, neboť dopravní prostředky jsou četné a laciné, takže umožňují lidem, aby se vymkli stádnímu otroctví a žili svobodně, aniž přitom přijdou o výhody společné práce.

LITERATURA O NIZOZEMÍ

Nizozemská kartografie. 1. Topografická a vojenská mapa v měřítku 1 : 50.000, v 62 listech, černá. — 2. Chromo-topografická mapa v měřítku 1 : 50.000, předešlá mapa přehlédnutá a provedená v barvách. — 3. Chromo-topografická mapa v měřítku 1 : 25.000, barevná, 776 listů. — 4. Chromo-topografická mapa v měřítku 1 : 200.000, 19 listů. — 5. Topografický atlas království Nizozemského v měřítku 1 : 200.000, 19 listů černých. — 6. Mapa Waterstaatu nizozemského v měřítku 1 : 50.000, 183 listů barevných. — 7. Říční mapa v měřítku 1 : 10.000. — 8. Geologická mapa v měřítku 1 : 200.000.

Časopisy. *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, Amsterdam. — *Tijdschrift voor Economische Geographie*, 's Gravenhage.

Díla povšechná. *Annuaire statistique du Royaume des Pays-Bas*, La Haye. — *Atlas historique des Pays-Bas*, La Haye (vychází). — *Handboek voor de kennis van Nederland*, 's Gravenhage, 1922. — *La Hollande illustrée*, Paris, 1909. — *Les Pays-Bas*, příručka ve dvou svazcích, Leyde, 1898. — E. de Amicis, *La Hollande*, Paris, 1878. — H. Asselin, *La Hollande dans le monde*, Paris, 1921. — H. Blink, *Nederland en zijne bewoners*, Amsterdam, 1892, 3 sv. — H. Blink, *Nederland*, Groningen, Nordhoff, 1912. — P. J. Block, *History of the People of the Netherlands*, London, 1898—1899. J. G. Kohl, *Reisen in den Niederlanden*, Leipzig, 1850. — J. Kuyper, *Géographie historique des Pays-Bas*, 1898. — R. Schulling, *Nederland: Handboek der Aardrijkskunde*, Zwolle, 1915, 5. vyd. — A. Wild, *Die Niederlande*, Leipzig, 1862. — J. te Winkel, *De noordnederlandsche Tongvallen*, Leiden, 1899—1901. — K. Zeeman, *Moderne Geographie van Nederland*, Amsterdam, 1917, 3. vyd.

Díla hospodářsko-zeměpisná. Pamětní spis, vydaný k padesátému výročí Královského ústavu nizozemských inženýrů, 1847—1897, Haag, 1899, in folio, 214 stran. — *Jahresbericht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt*, Mannheim. — *La navigation du Rhin*, časopis vycházející ve Štrasburku. O nizozemském obchodě viz zprávy diplomatických zástupců francouzských, belgických, britských atd. — Amsterdamská *Tijdschrift voor Economische Geographie* zpracovává úřední statistiky, jakož i zprávy státních inženýrů. — J. C. A. Everwijn, *Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland*, 's Gravenhage, 1912, 2 sv. a atlas. — Přehled nizozemského obchodu a průmyslu vydalo královské nizozemské ministerstvo orby, průmyslu a obchodu roku 1910, in 8°. — H. Blink, *Geschiedenis van den boerenstand en den landbouw in Nederland*, Groningen, 1902—1904, 2 sv. — J. Frost *Agrarverfassung und Landwirtschaft in den Niederlanden*, Berlin, 1906, in 8°, 496 str. — *Departement van landbouw, nijverheid en handel* (roční publikace). — *Uitkomsten van het onderzoek naar den toestand van den landbouw in Nederland*, 's Gravenhage, 1890, in 4° (67 monografií o jednotlivých obcích). *Departement van den landbouw Beschrijving van den tuinbouw in Nederland*, 's Gravenhage, 1906, 232 str. — *Gedenkboek der Nederlandsche Heidenmaatschappij*, Amsterdam, 1913, in 8°, 232 str. — P. Roux, La colonisation des tourbières dans les Pays-Bas *(Science Sociale*, 1908). — A. Salfeld, *De ontginning der nederlandsche heiden*, Arnhem, 1890, in 12°, 176 str. — Všeobecnou statistiku nalezne čtenář v každoročním svazku *Jaarcijfers voor het koninkrijk der Nederlanden*, jež vydává ústřední statistický úřad v Haagu.

Díla o jednotlivých krajích. H. Blink, *Van Eems tot Schelde*, Amsterdam, 1902-1906, 4 svaz. — Monografie o provincii Groningen, vydaná v Groningen roku 1913 redakcí J. E. Scholtera. — H. Kleinhemm, *Die Insel Texel*, Giessen, 1910. — Obchodní zprávy diplomatických zástupců různých zemí o Rotterdamu a Amsterdamu. — H. Blink, *Der Rhein in den Niederlanden*, Stuttgart, 1889. — R. P. Charles, Le port de Rotterdam *(Revue Questions Scientifiques*, červenec 1907). — *Dordrecht*, ilustrovaný popis, vydaný městskou správou, 1923. — *Le port de Rotterdam*, vydáno městskou správou, 1912. — P. Serton, *Rotterdam*, Nijmegen, 1919. — Četné články v obou výše jmenovaných časopisech.

ABECEDNÍ SEZNAM JMEN A VÝRAZŮ

Slova, která nejsou dnešními názvy zeměpisnými, jsou tištěna nakloněně. Pokud jde o značení výslovnosti, srovnej poznámku na str. 5.—8.; ni a ní v udání výslovnosti jest čísti jako ny a ný, nepřízvučné ö je zeslabené.

Význam zkratek: h., hora, pohoří, vrch atd.; j., jezero; kr., kraj, okres atd.; m., místo, město, vesnice atd.; mř., část moře; o., ostrov; po., poloostrov; pl., průplav; pr., průliv, úžina; prov., provincie; ř., řeka; z., záliv, zátoka; — (o.) a pod. značí bývalý ostrov atd.; a., anglicky, fl., flámsky, fr., francouzsky, n., nizozemsky (holandsky), něm., německy; B., Belgie; A., Anglie; Fr., Francie; L., Lucembursko; N., Nizozemí (Holandsko); Něm., Německo. — Čísla značí stránky (sta ani desítky se neopakují), o. 10 a pod. obrázky.

A

B

C

*) Belgičané vyslovují franc. üi jako ui

G

H

CH

———

*) Nizozemsky se tiskne IJ, IJmuiden, IJsel atd.

L

N

O

Š

T

W

PŘEKLADATEL

děkuje všem, kdo mu jakkoli přispěli při pořizování překladu tohoto dílu. Jsou to zejména spisovatel knihy Albert Demangeon, profesor university pařížské, který ochotně podal potřebné vysvětlivky, prof. Karel Novotný, který pročítal tekst po stránce odborné, dále královský nizozemský konsul v Praze Adrian Marinus Doorn, konsul ČSR v Antverpách Robert Werner, úředník vyslanectví ČSR v Bruselu Bohuš Beneš, státní ústav statistický v Praze.

SEZNAM VYOBRAZENÍ

23

OBSAH

OPRAVY

Na str. 26., ř. 3. shora místo „Tholenským průlivem" čti „Tholským průlivem".

Na str. 71., ř. 14. zdola místo „Maaseyck" čti „Maaseik (Maaseyck)", na str. 178. a na str. 249. místo „Maaseyck" čti „Maaseik".

Na str. 117., ř. 10. zdola místo „Looz" čti „Borgloon (Looz)".

Na str. 156., ř. 10. shora místo „Sint Katelijne" čti „Sinte Katelijne".

ZEMĚPIS SVĚTA

Řídí P. Vidal de la Blache a L. Gallois,

profesoři university v Paříži

DÍL II.

BELGIE, NIZOZEMÍ, LUCEMBURSKO

Napsal profesor university pařížské

A. Demangeon

Vyšlo jako XV. svazek
Knihovny naučných spisů Aventina. Přeložil dr. O. T. Kunstovný a vydal v úpravě F. Muziky na podzim 1930 dr. Ot. Štorch-Marien, Praha II., Purkyňova 6. Autotypické štočky dodalo pařížské nakladatelství Armand Colin, štočky map provedl grafický reprodukční závod „Multiplex“ Pardubice. – Vytiskly Grafické závody V. & A. Janata v Novém Bydžově